Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust —

mit

besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer hohen staatswissenschaftlichen Fakultät

der Königlichen

Eberhard-Karl-Universität Tübingen

vorgelegt von

Paul Overzier

ACAD. LIBRARIAT. RUBL.

Berlin
Carl Heymanns Verlag
1912

Referent:

Prof. Dr. Carl Johannes Fuchs

Dem Andenken meines verstorbenen Vaters
gewidmet

Vorwort.

Als Vorarbeiten für den ersten Teil der vorliegenden Arbeit sind besonders die oft zitierten Werke von Prof. Dr. Karl Thieß zu nennen. Für den zweiten Teil kommen als Vorarbeiten hauptsächlich die Abhandlung von Reinhold Melchior „Der amerikanische Schiffahrtstrust“ in Schmollers Jahrbuch 1903, sowie eine kurze Darstellung in Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1903, in Betracht. Von besonderem Werte für die Ausarbeitung waren die während meiner eineinhalbjährigen Tätigkeit in dem La Plata-Syndikate mir angeeigneten praktischen Kenntnisse.

Ich nehme gern die Gelegenheit wahr, an dieser Stelle allen denen, die direkt oder indirekt zur Förderung der Arbeit beigetragen haben, insbesondere Herrn Prof. Dr. C. J. Fuchs in Tübingen, Herrn Studiendirektor Prof. Dr. Chr. Eckert in Cöln, Herrn Prof. Dr. Weber in Cöln, Herrn B. Houldermann, Generalsekretär der Hamburg-Amerika-Linie, und Herrn Kurt Himer, Leiter des Archivs der Hamburg-Amerika-Linie, wiederholt meinen Dank auszusprechen.

Berlin, im Dezember 1911.

Der Verfasser.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552714_0129

Inhaltsverzeichnis.

Erster Teil:

Die Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt im allgemeinen.

Seite

Kap. I. Feste Organisation, die Grundlage aller Verkehrsgewerbe . . 3
Kap. II. Die Organisationsformen des Binnenverkehrs 4
Kap. III. Die Organisationsformen im Seeschiffahrtsgewerbe 4
1. Die Verbandsbildung 6
a) die Abreden oder Agreements 6
b) die Abrechnungsgemeinschaften oder Pools 9
c) die Betriebsgemeinschaften 12
2. Die Betriebskonzentration 14
a) in der deutschen Handelsschiffahrt 14
b) Verbandsbildung und Betriebskonzentration in der englischen Handelsschiffahrt 18
Kap. IV. Berechtigung und Notwendigkeit der Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt 20

Zweiter Teil:

Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust —.

Kap. I. Einleitendes Kapitel 27
1. Niedergang der amerikanischen Handelsflotte 27
2. Versuche zur Hebung der Flotte 30
a) durch Gründung von Schiffahrtsgesellschaften 31
b) durch Subventionen 32
Kap. II. Die Veranlassungen, die zur Bildung des Amerikanisch-Englischen Schiffahrtstrustes geführt haben 35
1. Die Mißstände im englisch-amerikanischen Verkehr . . . 37
2. Das Interesse der amerikanischen Eisenbahnen an der Bildung des Trusts 37
Kap. III. Die Gründung des Schiffahrtstrusts 40
1. Die Initiativergreifung Morgans 40
a) Ankauf der Leyland Line 43
b) Bildung des Finanzsyndikates 45
2. Übernahme der International Navigation Company . . . 45
3. Übernahme der Atlantic Transport Line 46

Seite

4. Übernahme der White Star Line 47
5. Übernahme der Dominion Line 48
6. Die Abfindungen der übernommenen Gesellschaften . . 49
7. Beteiligung an der National Steamship Company 58
8. Gewinn der Gründerbank 59

Kap. IV. Die Stellungnahme Englands zu dem Schiffahrtstrust . . . 60
1. Die Subventionierung der Cunard-Line 60
2. Vertrag der englischen Regierung mit Morgan 65

Kap. V. Stellungnahme Deutschlands zu dem Schiffahrtstrust 68
1. Sicherung der Nationalität der deutschen Schiffahrtsgesellschaften 69
2. Abschluß des „Deutsch-Amerikanischen Vertrages“ . . . 72
3. Bedeutung des „Deutsch-Amerikanischen Vertrages“ . . 78
4. Gemeinsamer Ankauf der Aktienmehrheit der Holland-Amerika-Linie 84
5. Konkurrenzkampf mit der Cunard-Line 86

Kap. VI. Organisation und Verwaltungsstruktur des Schiffahrtstrusts 91

Kap. VII. Finanzierung und Finanzpolitik des Schiffahrtstrusts 99

Kap. VIII. Entwicklung des Schiffahrtstrusts und Ausblick 106

Anhang.

I. Flotte des Trusts 117
II. Charter des Trusts 119

Literaturangabe.

Prof. Karl Thieß, Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt. Vortrag, gehalten im Institut für Meereskunde. Berlin 1903. Siegfr. Mittler & Sohn.

Prof. Karl Thieß, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1917. Verlag B. G. Teubner.

Prof. Karl Thieß, Artikel „Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt" im Wörterbuch der Volkswirtschaft.

Prof. Karl Thieß, Die Hamburg-Amerika-Linie. Berlin 1905. Pan-Verlag.

Prof. Kurt Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Veröffentlichung des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin. Berlin 1903. E. Mittler & Sohn.

Prof. Kurt Wiedenfeld, Der Nordatlantische Schiffahrtstrust, in: „Preußische Jahrbücher 1902" Band 108 S. 546 ff.

Prof. Kurt Wiedenfeld, Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika, im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1903 S. 1199 ff.

Reinhold Melchior, Der amerikanische Schiffahrtstrust. Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. (Schmollers Jahrbuch) 1903. Zweites Heft S. 283 ff.

E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart Leipzig 1902. Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

Prof. Robert Liefmann, Schutzzoll und Kartelle. Jena 1903.

C. Schroedter, Die englische Handelsschiffahrt. Halle a. S. 1906. Verlag Gebauer-Schwetschke.

B. Huldermann, Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt. Berlin 1909. Mittler & Sohn.

Erich Murken, Die Grundlagen der Seeschiffahrt. Leipzig 1903. Mittler & Sohn.

Sonderheft zur Marinerundschau. Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen. Zusammengestellt im Reichsmarineamt. Berlin 1903.

Ernst Schulze-Großborstel, Der Rückgang der Seeschiffahrt der Vereinigten Staaten. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. (Conrads Jahrbücher) S. 636 ff.

William W. Bates, American Navigation. Boston 1904.

William W. Bates, American Marine. The Shipping question in History and Politics. Boston and New York 1897.

Annual Reports of the Commissioner of Navigation. 1902 bis 1909. Washington. Government Printing Office.

Richard Passow, Das „Rabattsystem" der Verbände in der Handelsschiffahrt. Zeitschrift für Sozialwissenschaft 1911 Heft 1.

Kurt Himer, Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897—1907.

Nauticus, Jahrbücher für Deutschlands Seeinteressen 1902 bis 1910.

William Z. Ripley, Trusts, Pools and Corporations. London 1905.

J. Russel Smith, The Ocean Carrier. New York 1908.

Report of the Royal Commission on Shipping Rings with Minutes of Evidence and Appendices. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. London 1902.

E. S. Meade, The Capitalisation of the International Mercantile Marine Company, in Political Science Quaterly 1904.

John Moody, The Truth about the trusts. New York 1904.

Kartellrundschau 1902 bis 1911.

Illustriertes Handbuch der Börsenhalle. 1905 bis 1907. Hamburg 1907. Verlag der Hamburger Börsenhalle. Hamburg 1907.

Artikel aus nachfolgenden Zeitschriften und Zeitungen:

Hamburger Beiträge, Zeitungskorrespondenz für Gewerbe, Handel und Schiffahrt.

Der Leuchtturm. Korrespondenz des Vereins der Reeder des Unterwesergebiets.

Economist.

Commercial and Finanzial Chronicle.

The Times. — Hamburger Börsenhalle. — Hamburger Nachrichten. — Frankfurter Zeitung. — Kölnische Zeitung. — Kölnische Volkszeitung. — Berliner Börsencurrier. — Hamburger Korrespondent.

Erster Teil.

Die Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt im allgemeinen.

Erster Teil.

Die Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt im allgemeinen.

Es gilt heute als anerkannter Grundsatz, daß die modernen Verkehrsunternehmungen nur dann ihrer Aufgabe ganz gerecht werden können, wenn sie in gleichmäßigen und stabilen Formen und in strenger Ordnung durchgebildet sind[1]). Die Betätigung des freien Wettbewerbs im Verkehrsgewerbe ist als unwirtschaftlich zu bezeichnen.

Es gibt nun verschiedene Organisationsformen, die der Herstellung dieser strengen Ordnung dienen können. Bei den Verkehrsunternehmungen des Binnenlandes sind es vor allem Staatsbetrieb und staatliche Reglementierung, die eine einheitliche Gestaltung des betreffenden Gewerbes sichern. Gegner unserer staatlichen Binnenverkehrsunternehmungen, unserer Eisenbahnen, Post- und Telegraphenanstalten finden wir heute nur noch vereinzelt, vielmehr wird hier jede weitere Vereinheitlichung und jede weitere Betriebskonzentration mit Recht als ein nationaler Fortschritt begrüßt und gefeiert. Einer eingehenden staatlichen Reglementierung und einer staatlichen Kontrolle sind vor allem die Privateisenbahnen in Europa, der Straßenbahn-, Omnibus- und Droschkenverkehr in den Städten unterstellt.

Wo der Staat es aus wirtschaftlichen, technischen oder finanzpolitischen Gründen unterlassen hat, dem Verkehrsgewerbe durch gesetzliche Maßnahmen die nötige einheitliche Gestaltung zu geben, sind die Unternehmer aus eigener Initiative hierzu übergegangen, sei es durch Betriebskonzentration, durch Vereinigung des Gewerbes in wenige leistungsfähige Unternehmen, sei es durch freie Abreden

[1]) Thieß, Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt. S. 2ff.

aller Beteiligten. Die Binnenschiffahrt, das Speditionswesen, die amerikanischen Eisenbahnen sind Beispiele für die beiden letzten Organisationsformen, für die auf Selbsthilfe beruhende Betriebskonzentration und für die Betriebsabreden.

Von den Verkehrsunternehmungen des Binnenlandes unterscheidet sich die Seeschiffahrt in der Hauptsache dadurch, daß ihr Verkehr von Staat zu Staat geht und sich überwiegend außerhalb der Grenzen des Heimatlandes vollzieht. Internationale Freizügigkeit ist die vornehmste Grundlage und das charakteristische Merkmal unserer heutigen Seeschiffahrt[1]). Da nun aber der Staat auf hoher See und in fremden Gebieten keine Hoheitsrechte ausüben darf, so hat er auf die Seeschiffahrt auch nur einen bedingten Einfluß. Er kann mit seinen Maßnahmen nur das Schiff und die Personen auf demselben als solche fassen. Der Verkehr an und für sich unterliegt keiner direkten staatlichen Einwirkung und kann auch keiner solchen unterliegen. Die mannigfaltigen staatlichen Maßnahmen, die der Reeder auch außerhalb der heimatlichen Grenzen zu beachten hat, beschränken sich lediglich auf Schutzvorschriften für das Schiff, die Ladung, die Mannschaft und die Passagiere[2]). Staatliche Vorschriften über Abfahrtstage und Abfahrtszeit, über Schnelligkeit der Schiffe, Häufigkeit und Art der Verbindungen, über Passage und Frachtraten gibt es nicht.

Gegen eine direkte Verstaatlichung der Seeschiffahrt sprechen schwerwiegende Gründe wirtschaftlicher, politischer und finanzpolitischer Natur.

Wie kein anderes Gewerbe muß sich die Seeschiffahrt den täglich wechselnden Strömungen der wirtschaftlichen Konjunktur anzupassen wissen. Das schwankende Geschäft der Reederei erfordert jeden Tag und jede Stunde raschen Entschluß und Änderungen der Dispositionen, die einen kaufmännischen Betrieb frei von staatlichen Fesseln bedingen.

Schwerwiegender noch als die wirtschaftlichen sind die politischen Gründe, die gegen eine Verstaatlichung unserer See-

---

[1]) Dies bezieht sich nur auf die Hochseeschiffahrt. Die Küstenschiffahrt ist in verschiedenen Ländern, z. B. in den Vereinigten Staaten und in Rußland, der nationalen Flagge vorbehalten.

[2]) Thieß, Verbandsbildung a. a. O. S. 2ff.

schiffahrtsunternehmungen anzuführen sind. Der vielseitige, internationale Verkehr der Reedereien, der täglich zu kleinen und größeren Konflikten führt, würde den Staat bei einem staatlichen Schiffahrtsbetriebe in fortwährende politische Streitigkeiten hineinziehen. „Den Millionen Verwicklungen des internationalen Wirtschaftslebens, sagt Thieß, würde der notwendig schwerfällige Apparat der staatlichen Verwaltung nicht einen Tag im Jahre Genüge leisten können, ohne daß entweder die unantastbare politische Stellung der Großmacht oder aber die Rentabilität des Verkehrs und die Interessen, denen der Verkehr dient, Schaden litten“[1]).

Auch schon aus rein finanzpolitischen Gründen empfiehlt sich eine Verstaatlichung der Seeschiffahrtsunternehmungen nicht. Die Dividenden, die von den Schiffahrtsgesellschaften alljährlich zur Auszahlung kommen, zeigen, wie schwankend die Rentabilität des Reedereigeschäftes ist[2]). Jahre hohen Gewinnes wechseln mit gewinnlosen und verlustreichen Jahren. Der Betrieb eines so spekulativen Geschäftes, wie das der Reederei, verstößt gegen die Grundsätze der Finanzpolitik[3]).

Wenn nun aber auf die Seeschiffahrt Staatsbetrieb und staatliche Reglementierung, die Hauptorganisationsfaktoren des Binnenverkehrs, keine Anwendung finden können, so verbleiben uns nur noch die auf Selbsthilfe beruhenden Organisationsformen, die Betriebskonzentration und die Verbandsbildung. Diese sind heute bei der Linienschiffahrt — d. h. bei denjenigen Schiffahrts-

---

[1]) Thieß, Verbandsbildung a. a. O. S. 3/4.

[2]) In den letzten 10 Jahren sind von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd an Dividenden gezahlt worden:

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
H.-A.-L.	10%	6%	4½%	6%	9%	11%	10%	6%	0%	6%	8%
Lloyd	8½%	6%	0%	6%	2%	7½%	8½%	4½%	0%	0%	3%.

[3]) Immer wieder treten Leute hervor, die einer Verstaatlichung unserer Großschiffahrtsunternehmen das Wort reden und ebenso oft wird von wissenschaftlicher und fachmännischer Seite aus das Unsinnige einer solchen Maßnahme gezeigt. Besonders als durch die Gründung des Morganschen Schiffahrtstrusts unsere Reedereien in ihrer Nationalität bedroht schienen, wurde die Frage der Verstaatlichung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd lebhaft erörtert. Bei dieser Gelegenheit erklärte Generaldirektor Ballin in einer Generalversammlung der Hamburg-Amerika-Linie vom 28. Mai 1902: „Eine Verstaatlichung der Hamburg-Amerika-Linie betrachte er als das größte Unglück.“

gesellschaften, die mit hochklassigen und schnellfahrenden Schiffen einen regelmäßigen Verkehr zwischen bestimmten Häfen verschiedener Länder oder Erdteile unterhalten, wobei die Abfahrts- und Ankunftstage vorher genau festgelegt sind — in ausgiebigster Weise in Anwendung. Meist gehen hier Betriebskonzentration und Verbandsbildung Hand in Hand. Bei der freien Schiffahrt, die ihre Schiffe in sogenannter „wilder Fahrt", d. h. in unregelmäßigen, nicht an das Anlaufen bestimmter Häfen und nicht an feste Fahrzeiten gebundenen Reisen je nach Bedarf fahren läßt, bringt ihr ganzes Wesen es mit sich, daß hier eine durchgreifende, einheitliche Organisation nur sehr schwer zu erreichen ist. Es zeigen sich allerdings in den letzten Jahren auch Bestrebungen, die auf einen Zusammenschluß der in der freien Schiffahrt tätigen Reedereien hinzielen. Ich erinnere nur an die 1905 erfolgte Gründung der „Baltic and White Sea-Conference", die auf die Innehaltung gewisser Minimalsätze in der Trampschiffahrt hinzuwirken sucht. Bisher haben aber diese Bestrebungen nennenswerte Erfolge nicht zu erzielen vermocht. Namentlich ist man bisher zu bindenden Beschlüssen über Minimalfrachten nicht gelangt[1]). Die Folge ist, daß in der Trampdampfschiffahrt die zügelloseste Spekulation herrscht. Es wäre sehr zu wünschen, daß man auch hier bald zu einer Verständigung käme, zum Nutzen der Trampdampfer-Reedereien selbst, zum Vorteil auch für die Linienschiffahrt.

Auch in der Segelschiffahrt hat der Konferenzgedanke bereits Wurzel geschlagen, und zwar durch die 1904 erfolgte Gründung der „Sailing Ship Owners International Union", die einen erheblichen Teil der großen englischen, französischen und deutschen Segelschiffe umfaßt und die Festsetzung von Mindestraten bezweckt[2]).

Während sonst Amerika das Land der Kartelle und Trusts ist, geht die Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt von den großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften aus, und hier ist es Generaldirektor Ballin, den wir als den Vater der großen nationalen und internationalen Verbandsorganisation anzusprechen haben.

---

[1]) Passow, Das „Rabattsystem" der Verbände in der Seeschiffahrt. Zeitschrift für Sozialwissenschaft S. 24 Anm. 2. Heft 1. 1911.

[2]) Angaben hierüber bei W. Scholz, Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik. Jena 1910.

Es erfolgte zunächst eine weitgehende Verständigung unter den deutschen Gesellschaften, insbesondere zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, die dadurch begünstigt wurde, daß der deutsche Großbetrieb in 2 Häfen, Hamburg und Bremen, konzentriert war und der öffentliche Charakter der Aktiengesellschaften eine große Interessengemeinschaft sehr vieler Aktionäre herbeigeführt hatte. Von Deutschland aus griff dann die Verbandsbildung auch auf die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften über, was zur Ausgestaltung der heutigen großen internationalen Schiffahrtsverbände geführt hat.

Drei Grundformen sind es, die man in der Kartellbildung der internationalen Handelsschiffahrt deutlich unterscheiden kann[1]).

1. Die „Abreden" oder „Agreements",
2. Die „Abrechnungsgemeinschaften" oder „Pools",
3. Die „Betriebsgemeinschaften".

Die einfachste und dabei loseste Form der Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt stellen die „Abreden" oder „Agreements" dar. Hierzu gehören alle Kartelle niederer Ordnung, die nicht zu einer finanziellen Gemeinschaft führen. Sie sind die ursprünglichste Form der Kartellbildung und sie haben sich bis zur Gegenwart in solchen Verkehrsrichtungen erhalten, in denen der Wettbewerb noch nicht so heiß geworden ist, daß weitere Beschränkungen sich als notwendig erweisen[2]). Bei den „Abreden" oder „Agreements" unterscheidet man wieder zwischen:

a) Gebietskartellen,
b) Arbeitsteilungskartellen und
c) Preiskartellen[3]).

Bei den Gebietskartellen handelt es sich, wie der Name bereits andeutet, um die Abgrenzung der Gebiete der kontrahierenden Parteien, die durch Vereinbarung oder auch stillschweigend das Arbeitsfeld unter sich verteilen.

Die Arbeitsteilungskartelle bestehen in Abreden über den einzuhaltenden Fahrplan. Befahren z. B. zwei oder mehr Gesell-

---

[1]) Thieß, Artikel: Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt im Wörterbuch der Volkswirtschaft S. 1147 ff.

[2]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. S. 252 ff.

[3]) Thieß, Verbandsbildung im Wörterbuch der Volkswirtschaft S. 1150.

schaften von demselben oder von benachbarten Häfen aus die gleiche Route, so werden oft die Abfahrtstage nach gemeinsamer Übereinkunft so gelegt, daß für den ganzen Verband ein bestimmter Turnus herauskommt. So besteht z. B. schon seit Anfang der sechziger Jahre zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd ein Gebiets- und Arbeitsteilungskartell dergestalt, daß von diesen beiden Reedereien eine gemeinsame Wochenlinie nach New York eingerichtet wurde, bei der die Abfahrten abwechselnd von der Hamburg-Amerika-Linie von Hamburg, vom Norddeutschen Lloyd von Bremen aus bewerkstelligt wurden. Die beiden Gesellschaften haben dieses Abkommen bis zum heutigen Tage stillschweigend verlängert. Ein besonders umfassendes Gebiets- und Arbeitsteilungskartell sieht nun der im Jahre 1902 auf 20 Jahre geschlossene Vertrag der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd mit der International Mercantile Marine Compagny, dem „Amerikanisch-englischen Schiffahrtstrust" vor[1]).

Die im Schiffahrtsverkehr wohl am häufigsten vorkommenden Agreements bestehen in der gemeinsamen Festsetzung der Passagier- und Frachtraten, in den Preiskartellen. Durch sie wird den Gebiets- und Arbeitsteilungskartellen erst die rechte Wirkung verliehen, da ohne die Preisabreden den verschiedenen Parteien noch die Möglichkeit bliebe, durch Preisunterschiede Verschiebungen im Verkehr vorzunehmen. Wenn z. B. im Südamerikadienst zwischen den deutschen und englischen Gesellschaften ein Gebietskartell dergestalt besteht, daß im Frachtverkehr die englischen Linien deutsche Häfen und umgekehrt die deutschen Linien englische Häfen nicht anlaufen dürfen, so würde trotz dieses Gebietskartells ein großer Teil des deutschen Ausfuhrgutes für Südamerika den Engländern zufallen, wenn diese die Frachtraten so ermäßigten, daß trotz der weiteren Entfernung des Verschiffungshafens es für den deutschen Exporteur vorteilhafter wäre, statt von deutschen, von englischen Häfen aus zu exportieren.

Während man jedoch im Fracht- und im Zwischendeckverkehr meist schon zu der strafferen Organisationsform, der

[1]) Vgl. hierzu zweiter Teil, Kap. V.

Abrechnungsgemeinschaft oder dem Pool übergegangen ist, bildet das Hauptfeld der Preiskartelle der Verkehr der Kajütsreisenden und hier ist es wiederum die „Nordatlantische Fahrt", in der diese Verbände in der Hauptsache in Anwendung sind.

Der Regelung des Kajütsverkehrs stehen besondere Schwierigkeiten entgegen. Jeder moderne Passagierdampfer zeichnet sich durch besondere Eigenarten aus, durch Schnelligkeit, Bauart, Größe, luxuriöse Ausstattung der Kabinen, durch besonders bewährte Führung, durch die Vorliebe des Publikums für ein bestimmtes Schiff oder gar für eine bestimmte Kabine, alles Umstände, die den einzelnen Dampfer als eine Individualität erscheinen lassen und die bei der Fixierung der Kajütsraten in Berücksichtigung zu ziehen sind. Diese Umstände erschweren aber eine Verständigung über die Kajütsraten sehr und lassen das lose Agreement hier als die höchste erreichbare Kartellform erscheinen.

Eine festere Organisationsform stellen die Abrechnungsgemeinschaften oder Pools dar. Das Wesen dieser Pools besteht darin, daß der Verkehr tatsächlich und rechnerisch unter die Parteien verteilt wird. Die tatsächliche Verteilung geschieht bei Feststellung des Poolvertrages, indem der einzelnen Gesellschaft der historischen Verkehrsentwicklung und der Verkehrserwartung entsprechend ein bestimmter Anteil an dem in dem Verbande vereinigten Gesamtverkehr als Norm zugeteilt wird. Dieser Anteil, der in Prozentsätzen zum Ausdruck gebracht wird, stellt den sogenannten Poolanteil dar. Die Festsetzung der Poolanteile ist Gegenstand einer eingehenden und langwierigen Beratung, bei der jede Linie die Vorteile ihrer Gesellschaft geltend zu machen und einen möglichst hohen Prozentsatz am Gesamtverkehr zu erlangen sucht. Zuweilen geht man denn auch aus solchen Verhandlungen unverrichteter Sache auseinander und überläßt dem Konkurrenzkampf die Entscheidung, wodurch dann schließlich die eine oder andere Partei zum Nachgeben gezwungen wird. Die Pools sind sowohl im Zwischendeck- als auch Frachtverkehr in Anwendung. Im Frachtverkehr werden meist Tarife ausgearbeitet, an die die verschiedenen Parteien streng gebunden sind.

Selbstverständlich ist es nun durchaus unmöglich, den Verkehr so zu organisieren, daß den einzelnen Gesellschaften nunmehr

auch dem Poolanteile einer jeden genau entsprechend die Frachten und Passagiere zuströmen. Eine Abweichung um einige oder mehrere Prozent wird sich immer ergeben. Um aber eine allzugroße Abweichung von dem vereinbarten Poolanteile zu vermeiden und um eine stete Kontrolle über die Einhaltung der Verträge zu haben, wird auch eine rechnerische Verteilung vorgenommen.

Bei den Abrechnungsgemeinschaften im Frachtverkehr wird eine Verteilung der Ladung auf die verschiedenen Linien und deren Dampfer von einem Poolsekretär vorgenommen. Durch monatliche Abrechnung wird sodann festgestellt, wie sich das tatsächliche Verkehrsverhältnis im Gegensatz zu dem vereinbarten gestaltet hat, welche Linie in ihrem Poolanteile vor, beziehungsweise zurück ist. Die Abweichungen werden dann im nächstfolgenden Monat durch entsprechende Verteilung nach Möglichkeit zum Ausgleich gebracht.

Bei den Abrechnungsgemeinschaften im Passagierverkehr wird in der Regel bestimmt, daß diejenige Gesellschaft, die in ihrem Poolanteile vor ist, ihre Raten erhöhen muß, um hierdurch den Verkehr etwas auf die anderen Gesellschaften abzulenken, daß umgekehrt die andere Gesellschaft, die zurückgeblieben ist, eine Ermäßigung der Preise eintreten lassen darf, um so auf das Publikum eine stärkere Anziehungskraft auszuüben.

Der Hauptteil der Einnahmen fließt bei den Abrechnungsgemeinschaften in eine gemeinsame Kasse[1]), den Pool, der der ganzen Einrichtung den Namen gegeben hat. Der einzelnen Gesellschaft verbleibt von den Einnahmen nur ein ganz geringer Betrag zur Deckung ganz spezieller Unkosten — Anwerbekosten, Verpflegungskosten, vielleicht auch ein ganz geringer Gewinnanteil usw. — Unabhängig von der tatsächlichen Gestaltung des Verkehrs wird am Jahresende der Pool unter die Partner verteilt, er wird, wie man sich auszudrücken pflegt, ausgeschüttet.

Auf regelmäßig stattfindenden Konferenzen werden die schwebenden Angelegenheiten des Verbandes besprochen, ge-

[1]) Die gemeinsame Kasse existiert jedoch nur dem Namen nach. Eine tatsächliche Ablieferung der eingezogenen Fracht- und Passagegebühren in eine gemeinsame Kasse findet natürlich nicht statt. Eine solche wird nur im Wege der Verrechnung fingiert. Am Jahresende werden erst die gegenseitigen Konten ausgeglichen.

gebenenfalls Meinungsverschiedenheiten und Differenzen beseitigt, Anordnungen für die fernere Verkehrsentwicklung getroffen, Änderungen der Raten und Verschiebungen in den Poolanteilen vorgenommen. Bei Beschlußfassung dieser Konferenzen ist in der Regel Stimmeneinheit erforderlich. Nur wenn es sich um die gemeinsame Bekämpfung von Outsidern handelt, werden auch Majoritätsbeschlüsse zugelassen[1]).

Durch die Pools wird die Konkurrenz unter den beteiligten Gesellschaften zwar wesentlich eingeschränkt, jedoch nicht ganz aufgehoben. Immerhin bleiben der einzelnen Gesellschaft noch genug Sondereinnahmen, so daß sie ein Interesse daran haben muß, den Verkehr den eigenen Schiffen zuzulenken, durch regelmäßige und häufige Fahrten, durch prompte Abwicklung der Geschäfte, kurz mit den besten Leistungen zu konkurrieren[2]). Schon mit Rücksicht auf die außerhalb des Verbandes sich befindenden Konkurrenzgesellschaften wird das Prinzip der Qualitätsleistung und eine sorgfältige Verkehrsorganisation bedingt. Dies läßt auch vom Standpunkte des Publikums aus betrachtet die Abrechnungsgemeinschaften als unbedenklich erscheinen[3]). Da jedoch der Hauptteil der Einnahmen in den Pool fließt, der nach bestimmten Prozentsätzen zu verteilen ist, würde sich eine scharfe Konkurrenz unter den Poollinien nicht lohnen. Es wäre unsinnig, mit enormen Kosten durch eine wilde Propaganda oder durch forcierte Konkurrenzfahrten sich gegenseitig zu bekämpfen. Die Generalspesen würden hierbei nicht einkommen[3, 4]).

Ihre typische und mustergültige Ausgestaltung haben die Pools im Frachtverkehr im La Plata Syndicat, im Personenverkehr im Nordatlantischen Dampferlinienverbande gefunden.

Im Frachtverkehr treten die Abrechnungsgemeinschaften in der Regel in Verbindung mit dem Rabattsystem auf. Dieses

---

[1]) Thieß, Verbandsbildung a. a. O. S. 1150.

[2]) Thieß, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907. S. 77.

[3]) Thieß, Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 77.

[4]) Auf die innere Organisation der Pools und die komplizierte Kartelltechnik näher einzugehen, muß ich mir versagen, da dies mit Recht zu den sorgfältigst gehüteten Geheimnissen der Verbände gehört und gleichzeitig auch den Rahmen meiner Abhandlung überschreiten würde.

System besteht darin, daß den Verladern ein bestimmter Rabatt, meist 10% der Bruttofrachtsumme auf sämtliche Verschiffungen mit Pooldampfern gewährt wird, wenn sie sich folgenden Bedingungen unterwerfen. Der Rabatt ist halbjährlich zu berechnen, und zwar in der Regel am 30. Juni und 31. Dezember eines jeden Jahres, und ist erst sechs Monate nach dieser Berechnung fällig. Jedoch nur denigen Verladern soll der Rabatt ausgezahlt werden, die bis zu dem Fälligkeitstage — im ungünstigsten Falle also fast ein Jahr nach erfolgter Verschiffung — an keinerlei Verladungen mit Konkurrenzdampfern, d. h. mit Schiffen außerhalb des Verbandes stehender Gesellschaften weder direkt noch indirekt interessiert gewesen sind und dies durch Unterzeichnung eines Rabattformulars schriftlich bestätigt haben.

Durch das Rabattsystem wird ohne Zweifel auf die Verlader ein wirtschaftlicher Zwang ausgeübt, der jedoch nur innerhalb bestimmter Grenzen wirken kann. Von den beteiligten Geschäftsleuten, Spediteuren und besonders auch von den Outsidern ist der hierdurch bewirkte Druck häufig als lästig empfunden worden, und man hat verschiedentlich versucht, gegen das Rabattsystem vorzugehen[1]). Die Prozesse sind jedoch stets zugunsten der Verbandsreedereien entschieden worden. Wenn auch das Rabattsystem mit manchen Nachteilen für die Verlader verbunden ist, so sprechen doch schwerwiegende Gründe privat- und volkswirtschaftlicher Natur entschieden für dessen Berechtigung[2]).

Die festeste Form der Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt stellt die Betriebsgemeinschaft dar, die darin besteht, daß zwei oder mehr Gesellschaften eine einzelne Linie gemeinsam betreiben. Es wird entweder von diesen Gesellschaften eine ganz neue Linie gemeinsam errichtet, weil sie sich einzeln hierzu vielleicht nicht finanzkräftig genug erweisen oder sie das Risiko nicht allein übernehmen wollen, oder aber es legen mehrere Reedereien, die auf gleichen Verkehrsgebieten bereits Linien unterhalten, diese zum gemeinsamen Betrieb zusammen, um so dem Verkehr besser dienen zu können oder um die Konkurrenz zwischen ihnen dauernd auszuschalten. Die völlige Betriebs-

---

[1]) Passow, Das „Rabattsystem“ a. a. O. S. 28.

[2]) Siehe S. 22.

gemeinschaft erstreckt sich auf den gesamten Fracht-, Passagier- und Postverkehr. Bei ihr muß im Vertrage genau festgelegt werden, welchen Anteil die einzelne Gesellschaft am Verkehr und an dem Ertrage der gemeinsam betriebenen Linie hat und wie die Berechnung sowie die Verteilung der Gewinne vorzunehmen sind[1]).

Der Anteil am Verkehr wird in der Regel prozentual festgelegt, so daß z. B. die eine Gesellschaft 40 %, die andere 60 % der gesamten Frachten zu fahren hat. Dementsprechend muß dann auch von jeder Gesellschaft die nötige Tonnage zur Verfügung gestellt werden. Für die Beteiligung am Ertrage ist gewöhnlich der für den Anteil am Verkehr festgesetzte Prozentsatz maßgebend.

Solche Betriebsgemeinschaften bestehen zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd auf den verschiedensten Verkehrsgebieten, ebenso zwischen diesen Gesellschaften und den übrigen deutschen Reedereien.

In dieser Beziehung ist besonders auf den La Plata-Verkehr hinzuweisen, der überhaupt für das Studium der Verbandsbildung am lehrreichsten ist, da hier fast alle Kartellformen in Anwendung sind. Es besteht zunächst in diesem Verkehrsgebiete zwischen den kontinentalen und englischen Gesellschaften ein Preis- und Gebietskartell. Die Frachtraten werden nach gemeinsamer Übereinkunft in Tarifen festgelegt. Die kontinentalen Gesellschaften dürfen englische Häfen nicht anlaufen, die englischen Reedereien dagegen sind von den deutschen Häfen ausgeschlossen. Für den Verkehr mit den außerdeutschen Häfen des nordwesteuropäischen Kontinents besteht eine Abrechnungsgemeinschaft, die den Anteil am Verkehr zwischen den englischen und deutschen Gesellschaften genau festlegt. Die deutschen Gesellschaften, die Hamburg-Amerika-Linie und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft in Hamburg und der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in Bremen, haben dann wieder unter sich einen engeren Pool geschlossen. Die beiden Hamburger und ebenso die beiden Bremer Gesellschaften fahren dann schließlich noch in Betriebsgemeinschaften

---

[1]) Thieß, Verbandsbildung a. a. O. S. 1152/3.

nach dem La Plata-Gebiete. Zur Überwachung der Verträge und zur Leitung der Geschäfte der La Plata-Verbände ist in Antwerpen ein Bureau unter dem Namen Syndicat Continental des Compagnies de Navigation à Vapeur au La Plata, kurz La Plata Syndicat genannt, errichtet worden[1]).

Gewissermaßen eine Vorbedingung für eine ausgedehnte Verbandsbildung ist die Betriebskonzentration. Sie stellt die wirksamste Organisationsform in der Handelsschiffahrt dar. In der Regel geht sie deshalb auch der Verbandsbildung voraus. Es ist selbstverständlich, daß man mit vielen kleinen und kleinsten Betrieben weit schwerer zu einem Einverständnisse kommt als mit wenigen großen Unternehmungen. Hierfür bietet uns gerade die englische Handelsschiffahrt vor Gründung des Schiffahrtstrusts ein typisches Beispiel. Die Zersplitterung in viele kleinere Betriebe ist hier immer ein Hemmschuh für eine ausgedehnte Verbandsbildung gewesen. Dagegen stellt sich die Verbandsbildung in gewissem Sinne den Konzentrationsbestrebungen entgegen. Gerade wo mehrere Gesellschaften in friedlichem Zusammenwirken arbeiten, liegt die Gefahr der Aufsaugung des kleineren Betriebes durch den größeren weit ferner, als bei Gesellschaften, die in scharfer Konkurrenz zueinander stehen.

Eine ganz bedeutende Betriebskonzentration hat sich besonders in der deutschen Handelsschiffahrt vollzogen. Über zwei Drittel der gesamten deutschen Tonnage gehören Schiffartsgesellschaften von über 100 000 Br. Reg.-Tons an. Das Rückgrat bilden hier die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die aus bescheiden kleinen Anfängen heraus in schnellem Siegeszuge sich den Weltverkehr erobert haben.

Die Hamburg-Amerika-Linie, 1848 mit einem Betriebskapital von nur 405 000 ℳ, und der Norddeutsche Lloyd, 1857 mit 6 000 000 ℳ Aktienkapital gegründet, verfügen heute über ein Aktienkapital von je 125 000 000 ℳ und über einen Schiffspark

---

[1]) Hervorgegangen ist das La Plata Syndicat aus dem bereits 1902 gegründeten Verbande „Antwerp River Plate Conference Lines". Nach Ablauf der Verträge im Jahre 1905 kam ein neuer Vertrag in erweiterter Form zustande. Das alte Bureau wurde aufgelöst und ein neues unter dem heutigen Namen Syndicat Continental des Compagnies de Navigation à Vapeur au La Plata errichtet.

von zusammen 1800000 Br. Reg.-Tons. Dieser mächtigen Betriebskonzentration hat das Ausland auch nicht eine annähernd gleichartige entgegenzustellen.

Von besonderer Bedeutung für den Ausbau dieser Unternehmungen war die Periode von 1895 bis 1901, d. h. die Zeit vor der Gründung des Amerikanisch-englischen Schiffahrtstrusts.

In dieser Periode hat die Hamburg-Amerika-Linie den Bestand ihrer Seedampfer verdoppelt, während sie den Rauminhalt der Schiffe verdreifacht hat. Am 1. Januar 1896 besaß sie erst 54 Seedampfer von zusammen 179500 Br. Reg.-Tons und eine Anzahl kleinerer Schiffe. In der Bilanz pro ultimo Dezember 1896 werden 55 fertige und 4 im Bau befindliche Seedampfer mit einem buchmäßigen Werte von 49711873 ℳ angeführt. Ende 1897 weist die Bilanz einen Bestand von 57 fertigen und 7 im Bau befindlichen Dampfern mit einem Werte von 61640335 ℳ auf. Außerdem zeigt die getrennt aufgeführte Bilanz der in jenem Jahre übernommenen „Kingson Linie" einen Bestand von 13 Seedampfern mit einem Werte von 9000000 ℳ. Ende 1898 verfügte die Hapag über einen Bestand von 73 Seedampfern mit einem investierten Kapital von 60033186 ℳ und Ende 1899 über einen solchen von 78 Dampfern mit einer Kapitalanlage von 84975113 ℳ. Eine besonders wesentliche Vermehrung erfuhr die Hapag im Jahre 1900. Sie erwarb von der Firma A. C. de Freitas & Co. die Linien nach Brasilien und den La Plata-Staaten unter gleichzeitiger Übernahme der in diesem Verkehr bisher beschäftigt gewesenen 14 Dampfer mit 43000 Br. Reg.-Tons. Im Anschluß hieran übernahm sie dann die von der Firma Gellatly, Hankey & Co. in Antwerpen betriebene Linie Antwerpen-La Plata und richtete außerdem noch eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Canton, Hongkong und Shanghai ein. Von der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. wurde ferner noch eine Postdampferlinie zwischen Shanghai, Kiautschou, Chefoo und Tientsin erworben. Im Jahre 1901 erfuhr die Flotte noch einen beträchtlichen Zuwachs durch den Ankauf von 14 Dampfern, darunter 7 Dampfer der früheren Atlas-Linie. Anfang 1902 verfügte somit die Hamburg-Amerika-Linie bereits über einen Schiffspark von insgesamt 661355 Br. Reg.-Tons einschließlich Neubauten.

Die Vermehrung des Schiffsparks und die ständige Vergrößerung der Anlagen erforderten naturgemäß auch die Beschaffung neuer Geldmittel. Das Aktienkapital, das Ende 1896 noch 30000000 ℳ betragen hatte, war 1900 auf 80000000 ℳ gestiegen. Auch die Obligationenschuld mußte 1901 durch eine $4^1/_2$ prozentige Prioritätsanleihe von 27500000 ℳ auf 39500000 ℳ erhöht werden. 1896 hatte sie erst 13875000 ℳ betragen.

In ähnlicher Weise, wenn auch nicht ganz so stark, vollzog sich in dieser Periode die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd. Wir sehen in der Bilanz pro Ende 1896 48 Seedampfer mit einem Buchwerte von 63678000 ℳ verzeichnet. Ende 1898 weist die Bilanz 51 Seedampfer mit einem Werte von 79802000 ℳ auf, 1899 64 See- und 25 Flußdampfer mit einem investierten Kapital von 97330000 ℳ, Ende 1900 94 See- und 26 Flußdampfer zu Buch stehend mit 121400000 ℳ, 1902 schließlich 107 See- und 28 Flußdampfer mit einem Buchwerte von 147495000 ℳ. Die Gesamttonnage betrug nunmehr einschließlich der im Bau befindlichen Dampfer 587070 Br. Reg.-Tons.

Von neuen Erwerbungen während dieser Periode sind besonders die aus 14 Dampfern bestehende Flotte der „Scottish Oriental Steamship Company — Linie Hongkong-Swatow und Bangkok — und die Flotte der „Holtschen East India Steamship Company“ — Linie Singapore-Bangkok und Singapore-Borneo — zu nennen. Außerdem wurden noch verschiedene neue Linien eingerichtet, darunter in Betriebsgemeinschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie die Reichspostdampfer-Linie nach Ostasien, die 1899 aus einem vierwöchentlichen Dienst in einen vierzehntägigen Dienst umgewandelt wurde[1]).

Das Aktienkapital des Norddeutschen Lloyd, das 1896 erst 40000000 ℳ betrug, hatte sich bis Ende 1900 verdoppelt. Die Ob-

---

[1]) 1903 hat die Hamburg-Amerika-Linie ihren Anteil an der ostasiatischen Reichspostlinie dem Loyd übertragen. Sie war empört darüber, daß die geringen Vergütungen, die sie vom Reiche für den Betrieb dieser Postlinie erhielt, von unverständiger Seite und besonders von ausländischen Reedereien immer als eine Staatskrücke bezeichnet wurden und entledigte sich deshalb auch der letzten subventionierten Linie. (Thieß, Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 102.)

ligationenschuld des Jahres 1896 von rund 23000000 ℳ war 1902 auf 58282800 ℳ gestiegen.

So waren denn bereits im Jahre 1902 die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd zu Betrieben herangewachsen, die in der Weltwirtschaft einzig dastanden, die vereint der amerikanischen Kapitalmacht entgegentreten und ihr Bedingungen vorschreiben konnten. Heute sind diese beiden Betriebe durch ein engmaschiges Netz von Kartellverträgen aller Art so eng miteinander verbunden, daß wir die eine Gesellschaft nicht nennen dürfen ohne gleichzeitig der anderen Erwähnung zu tun, daß sie dem Auslande gegenüber tatsächlich als eine Einheit dastehen. Verstärkt wird diese Vereinigung noch durch die tausenden Fäden, die sich von ihr auf die übrigen deutschen und auf ausländische Schiffahrtsgesellschaften hinüberspinnen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat heute bereits die erste Million Br. Reg.-Tons überschritten, ihr folgt der Lloyd mit 765227 Br. Reg.-Tons.

An dritter Stelle kommt die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa in Betracht, die mit einer Tonnage von 300623 Br. Reg.-Tons in der Hauptsache von Hamburg und Bremen aus nach Ostindien fährt. Sie unterhält ferner eine regelmäßige Verbindung von New York nach Südafrika und nach Ostindien, eine Linie von Bremen nach dem La Plata und betreibt die Schleppschiffahrt zwischen Hamburg und der Weser. Ihr folgt an vierter Stelle die

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg, die von Hamburg und Antwerpen aus den Verkehr nach Brasilien und dem La Plata-Gebiete vermittelt, ferner Küstenlinien in Patagonien, Argentinien und Brasilien unterhält. Sie verfügt über eine Tonnage von rund 265000 Br. Reg.-Tons.

Es folgen nunmehr noch die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos in Hamburg mit rund 178000 Br. Reg.-Tons, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit 160000 Br. Reg.-Tons, die Ostafrika-Linie mit ca. 90000 und die Levante-Linie mit 72700 Br. Reg.-Tons.

Nach der amtlichen Reichsstatistik von 1905 betrug die deutsche Handelsflotte 3725000 Br. Reg.-Tons. Hiervon waren 54 % in Hamburg, 27 % in Bremen beheimatet. Die übrigen deutschen

Häfen verfügten somit zusammen über nur 19 % der gesamten deutschen Tonnage[1]). In den Händen der sieben größten Gesellschaften befanden sich 60 % der gesamten Dampferflotte. 38 Gesellschaften kontrollierten über 80 % der deutschen Tonnage. Die drei größten Gesellschaften allein verfügten mit 320 000 000 ℳ Aktien und Obligationen über 72,5 % des gesamten Kapitals der deutschen Schiffahrtsaktiengesellschaften[2]).

Anders als die deutsche hat sich die englische Handelsschiffahrt entwickelt. Während nämlich in Deutschland fast alle der heute bestehenden Schiffahrtsgesellschaften gleich als öffentliche Aktiengesellschaften ins Leben getreten sind, stellen die meisten englischen Gesellschaften nur Erweiterungen älterer Privatunternehmungen dar, deren Betriebsführung auch heute noch zum großen Teil in der Hand jener Privatfirmen ruht, die ihr Aktienkapital zwar durch die Gründung einer Gesellschaft erweitert, sich den entscheidenden Einfluß aber durch die Einbehaltung der Aktienmehrheit gesichert haben[3]). „Die Folge ist", so führt Wiedenfeld aus, „daß in den britischen Unternehmungen das persönliche Moment noch schärfer hervortritt als in den meisten festländischen Betrieben; allerdings nicht in der Richtung kräftiger Initiative zum Vorteil, sondern eher durch eifersüchtiges Festhalten voller Selbständigkeit zum Nachteil der Gesellschaften. Denn es ist bezeichnend, daß zwar in den Richtungen, in denen echte Aktiengesellschaften die Führung haben, wie z. B. nach Ostasien, Südafrika und Südamerika hin, auch in England Vereinbarungen der Konkurrenzunternehmungen über gewisse Grenzen des Wettbewerbs zustande gekommen sind, daß aber alle Versuche, ähnliches für den hauptsächlich von solchen Privatgesellschaften besorgten „Nordamerika-Verkehr" zu erreichen, an der übertriebenen Selbständigkeitssucht dieser Privatfirmen immer wieder gescheitert sind, bis schließlich ein amerikanisches Syndikat durch eine allen Rivalen überlegene Kapitalkraft die Einigkeit in einer national durchaus unerwünschten Weise erzwungen hat, was wieder durch

[1]) Vgl. Sonderheft der Marinerundschau. Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt. Berlin 1905. Ferner Thieß, Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 59ff.

[2]) Germanischer Lloyd von 1905.

[3]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. S. 211ff.

die mehr private Natur dieser englischen Gesellschaften sehr erleichtert worden ist. Den großen Nachteil hat aber vor allem dieses englische System, daß hierdurch der Kapitalkonzentration engere Grenzen gezogen werden, indem die Kapitalkraft der einen Betriebsfirma maßgebend ist, da diese nur so viele Anteile zu schaffen geneigt ist, daß ihr die Leitung der Geschäfte unbedingt gesichert bleibt; und so sind denn auch diese Privatgesellschaften meist in ihrer Kapitalhöhe hinter den öffentlichen Gesellschaften auch Englands zurückgeblieben. Das ist aber ein Nachteil in einer Zeit, in der Kapitalkonzentration unverkennbare Entwicklungstendenz ist, in der kleinere Unternehmungen nur durch Anlehnung an große Betriebe sich vor dem Aufsaugen schützen können“[1]).

Aber auch schon die Verteilung der Schiffahrt auf die vielen großen und kleineren Häfen läßt die Wirksamkeit der gewaltigen britischen Handelsflotte nicht mit stärkster Wucht zur Geltung kommen. In Deutschland haben wir eine Seeküste und nur zwei Häfen, dazu noch Zwillingshäfen, deren Interessen vielfach gemeinsame sind, auf die sich der Verkehr konzentriert hat. England ist umgeben von einer Seeküste. Hier haben wir fünf bis sechs Häfen von erster Bedeutung und eine Anzahl kleinerer Häfen, die untereinander wieder in scharfer Konkurrenz stehen, indem jeder Hafen einen möglichst großen Anteil am nationalen Verkehr an sich zu reißen sucht. Diese Mannigfaltigkeit und teilweise entgegengesetzten Interessen der verschiedenen Hafenplätze müssen aber eine Verständigung unter den Schiffahrtsgesellschaften erschweren. Hinzu kommt noch, daß in England über zwei Drittel der gesamten Tonnage der freien Schiffahrt angehören und, wie wir bereits gesehen haben, läßt sich diese nur sehr schwer zu Verbänden zusammenschließen.

Nicht zum mindesten ist auch die geringe Entwicklung nicht nur der Schiffahrtsverbände, sondern der Kartelle und Trusts in England überhaupt, in der Psychologie und in der heute noch vorherrschenden wirtschaftlichen Anschauung des britischen Unternehmertums zu suchen. „Der Hauptgrund“, sagt Liefmann[2]),

[1]) Wiedenfeld, Nordwesteuropäische Welthäfen a. a. O.

[2]) Liefmann, Schutzzoll und Kartelle. Jena 1903. S. 8/9.

„daß in zahlreichen Industriezweigen, in denen bei uns schon lange festgeschlossene Verbände existieren, in England Kartelle noch fehlen, scheint mir darin zu liegen, daß die Lehren des extremen Individualismus dort noch einen so festen Boden im Unternehmertum haben.“ Der Gedanke, daß die freie Konkurrenz der natürliche Zustand des Wirtschaftslebens ist und daß bei ihr der Vorteil am besten gewahrt wird, ist dort noch außerordentlich verbreitet. Nirgends finden wir das Festhalten an dem Althergebrachten so sehr verkörpert, als gerade in dem Charakter des Engländers.

Das Zurückbleiben in der Kapitalhöhe der englischen Privataktiengesellschaften hatte auch ein Zurückbleiben in der Leistungsfähigkeit zur notwendigen Folge. Mit den beiden deutschen Großschiffahrtsunternehmungen, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd konnten sie nicht Schritt halten. Die gewaltigsten englischen Rivalen im Nordatlantischen Verkehr, die White Star-Line und die Cunard Line waren kurz vor der Gründung des Schiffahrtstrusts von den deutschen Gesellschaften aus dem Felde geschlagen worden. Im Jahre 1897 noch landeten die deutschen Linien zusammen nur 23 145 Kajütpassagiere in New York gegen 25 300 der genannten englischen Gesellschaften. 1901 betrug die Zahl der deutschen Kajütspassagiere ca. 5000 mehr als die aller englischen Gesellschaften zusammen. Die Zahl der Zwischendeckpassagiere war in dem genannten Zeitraum bei den deutschen Linien von 40 000 auf 140 000, bei den englischen Gesellschaften von 36 000 auf 50 000 gestiegen. Der Gesamtpassagierverkehr hatte bei den deutschen Gesellschaften in den vier Jahren um 187 %, bei den englischen Linien nur um 40 % zugenommen.

Während man bei den Kartellen des Handels und der Industrie im Streite darüber ist, ob diese Verbände als eine unbefugte, verhängnisvolle Störung im regulären Gange des Wirtschaftslebens oder als eine zweckmäßige Einrichtung anzusehen sind, kann die Berechtigung der Schiffahrtsverbände nicht angezweifelt werden. In ihrem Wesen stellen sie ganz eigenartige Gebilde dar, die mit den Industrieverbänden nicht identifiziert werden dürfen. Ein Kohlensyndikat kann einen großen Prozentsatz aller Zechen eines Landes in sich vereinigen, ein Petroleumtrust den überwiegenden Teil aller Petroleumquellen aufkaufen, ein Kalisyndikat

alle abbaufähigen Gruben sich angliedern, und so kann es diesen Verbänden ermöglicht werden, Monopolpreise zu fordern, da ja der Vorrat an Kohle, Petroleum oder Kali zum größten Teile in Händen dieser Verbände liegt. Die Schiffahrtsgesellschaften müssen, selbst wenn sie sich zu der straffsten Form der Kartellierung zusammengeschlossen haben, ihre Raten immer in angemessener Höhe halten, da in dem Augenblick, in dem die Preise diese Höhe überschreiten, sich sofort neue Unternehmungen auftun und besonders der Schwarm der Ladung suchenden Dampfer in freier Fahrt sich auf das betreffende Verkehrsgebiet werfen würden. In der Seeschiffahrt brauchen nicht, wie bei den meisten industriellen Kartellen, Outsiderbetriebe erst neu aufgebaut werden; außer der gewaltigen Flotte der Trampdampfer gibt es eine große Zahl nicht genügend beschäftigter Liniendampfer, die ohne weiteres in jedes Verkehrsgebiet einfallen und durch Unterbieten der Frachtsätze große Teile des Verkehrs an sich reißen können. Freilich ist diese Gefahr nicht so groß auf denjenigen Strecken, auf denen die Personenbeförderung die Hauptrolle spielt, da hier an die Größe, Schnelligkeit und innere Einrichtung der Schiffe besondere Anforderungen gestellt werden; mit voller Wucht macht sie sich aber dort geltend, wo der Gütertransport an erster Stelle steht[1]). So lange den Schiffahrtsverbänden eine freie Schiffahrt gegenübersteht, kann auch in ihnen eine Gefahr nicht liegen. Die Bewegungsfreiheit, die auf dem Meere gegeben ist, und das Streben aller Nationen nach einem möglichst großen Anteil am Weltverkehr, bietet eine Gewähr gegen die künstliche Hochtreibung der Preise, die nicht von den Schiffahrtsgesellschaften willkürlich festgelegt werden können, sondern in der Hauptsache durch die großen und wechselnden Bedingungen von Angebot und Nachfrage beherrscht werden. Ernten in den Hauptexportprodukten, Umfang der Auswanderung, Kohlenpreise, Höhe der Löhne und sonstige Betriebskosten, Fortschritte der Schiffsbautechnik, Umfang der verfügbaren Schiffsräumte usw. sind die Hauptfaktoren, die für die Preisgestaltung im Schiffahrtsgewerbe in Frage kommen und denen auch die verbündeten Unternehmungen stets unterworfen bleiben.

---

[1]) Passow a. a. O. S. 26.

Auch den in Verbindung mit dem Rabattsystem auftretenden Schiffahrtsverbänden darf man, trotz der Nachteile für die Verlader, die Berechtigung nicht aberkennen. Unzweifelhaft ist das Bestehen regelmäßiger und häufiger Linienfahrten für das Wirtschaftsleben von erheblicher Wichtigkeit. Das Gedeihen der Linienreedereien hängt aber von dem regelmäßigen Zustrom an Frachten und Passagieren ab. Neben dem Abschluß langjähriger Kontrakte ist nun in dem Rabattsystem den Schiffahrtsgesellschaften eine Handhabe gegeben, sich für einige Zeit im voraus Frachten zu sichern, wodurch eine gewisse Regelmäßigkeit in den Verladungen herbeigeführt wird. Hierdurch werden wieder regelmäßige Abfahrten ermöglicht, so daß also das Rabattsystem indirekt auch den Verladern zugute kommt.

In England ist im Jahre 1906 eine Kommission ernannt worden, die eine Untersuchung über die Tätigkeit der Schiffahrtsverbände, insbesondere über das System der Rabattgewährung veranstalten und darüber Bericht erstatten sollte, ob diese Verbände den britischen Handel oder den der Kolonien geschädigt haben und, wenn dieses der Fall sein sollte, welche Abwehrmittel auf gesetzlichem Wege dagegen anzuwenden seien. Auf Grund eines in fünf umfangreichen Bänden zusammengestellten Tatsachenmaterials[1]) kommt die Majorität der Kommission zu dem Beschluß, daß ein Einschreiten gegen die Schiffahrtsverbände auf gesetzlichem Wege und besonders ein Verbot des Rabattsystems verfehlt seien. Sie muß anerkennen, daß die Vorteile des Rabattsystems die Nachteile überwiegen. Als Gegenmittel gegen eventuelle Mißbräuche empfiehlt sie die Bildung von starken Verbänden der Verschiffer; bei Streitigkeiten soll der Board of Trade als Vermittler und auf Verlangen der Parteien als Schiedsrichter eingreifen. Auch die Minderheit der Kommission spricht sich mit einer einzigen Ausnahme gegen ein gesetzliches Verbot der Konferenzen aus. Sie will dem Board of Trade ein erweitertes Untersuchungsrecht einräumen und verlangt die jährliche Ein-

[1]) Report of the Royal Commission on Shipping Rings with Minutes of Evidence and Appendices. Vol. 1. The Report. Vol. 2. Appendices. Vol. 3. Minutes of Evidence, days 1—19. Vol. 4. Minutes of Evidence, days 20—36. Vol. 5. Report of subcommission taken in South Africa, with Minutes of Evidence and Appendices. London 1909.

reichung einer eingehenden Denkschrift über die Entwicklung der Schiffahrtsverbände an das Parlament[1]).

Die Schiffahrtsverbände sind aber nicht nur berechtigt, sie sind zur Selbsterhaltung der Reedereien und zur Schaffung eines geregelten Weltverkehrs heute zur Notwendigkeit geworden.

Die stete Zunahme des Weltverkehrs, der Fortschritt der Schiffsbaukunst und des modernen Maschinenbaues, die Erziehung des Geschmackes des reisenden Publikums sowie andere Erwägungen haben es der modernen Reederei zur Pflicht gemacht, ihre Flotte unaufhörlich umzumodeln und zu ergänzen und die modernen Passagierdampfer zu schwimmenden Palästen auszubauen. Dies erforderte naturgemäß die Ansammlung immer größerer Kapitalien in den einzelnen Unternehmungen. Dabei hat die Konkurrenz stetig schärfere Formen angenommen, was zu einer enormen Kraft- und Kapitalvergeudung drängt und zu einer Gefährdung der in den Schiffahrtsunternehmungen investierten Kapitalmassen führen muß. Die harten Konkurrenzkämpfe drängen von selbst zu einer friedlichen Einigung. Wo diese nicht zustande kommt, sehen wir Desorganisation des Verkehrs, Kraft- und Kapitalverlust und schließlich die Vernichtung von Schiffahrtsgesellschaften.

Der Aufschwung des Wirtschaftslebens ist aber eng verbunden mit dem Gedeihen einer gesunden nationalen Schiffahrt. Tausende Hände leben von ihr, fördern aus tiefem Schacht Erz und Kohle, hämmern und schmieden die Schiffsrümpfe. Kunst, Handwerk und Gewerbe finden reiche Beschäftigung bei Ausstattung der Schiffe. Die Ausfuhr der Industrieprodukte wird am besten durch den Ausbau einer von fremden Einflüssen unabhängigen kräftigen Handelsflotte gefördert. Die Einnahmen aus der Schiffahrt bilden einen wichtigen Aktivposten in der Zahlungsbilanz. Hinzu kommt noch der hohe strategische Wert einer bedeutenden nationalen Handelsflotte.

Die Notwendigkeit des Bestehens einer kräftigen nationalen Handelsmarine hat den modernen Kulturstaaten zur Pflicht gemacht, unaufhörlich für die Hebung der heimischen Schiffahrt Sorge zu tragen. Aber nicht durch Subventionen geschieht dies

[1]) W. Pupke, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik Bd. 39 S. 115ff. Passow a. a. O. S. 29ff.

am besten, sondern durch eine straffe Organisation der einzelnen Unternehmungen und durch eine weitverzweigte Verbandsbildung. Hierdurch werden den Reedereien mancherlei Betriebsersparnisse und besonders eine bessere und gleichmäßige Ausnutzung des Schiffsmaterials ermöglicht. Das verderbliche Mittel unwirtschaftlicher Preisunterbietungen wird ausgeschaltet, ohne daß die Gesellschaften gleichzeitig in die Lage versetzt werden, übermäßige Preisforderungen stellen zu können.

Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd haben die Notwendigkeit einer umfassenden internationalen Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt als erste erkannt. Sie haben die Initiative hierzu gegeben und in den Verbänden selbst stets eine führende Stellung eingenommen. „Schon 1896 spricht der Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie auf Grund der bisherigen Erfahrungen ganz allgemein die Überzeugung aus, daß nur durch die Herbeiführung von möglichst umfassenden Betriebsgemeinschaften die großen Reedereien ihre Geschäfte erfolgreich zu führen vermögen“ [1]).

Deutsche Vorbilder waren es auch, die den Amerikanern bei Gründung des Morganschen Schiffahrtstrusts im Jahre 1902 vorschwebten. Was die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd in jahrzehntelangem Ringen durch systematischen Aufbau ihrer Flotten, Schiff für Schiff, Linie für Linie, erreicht hatten, glaubte Morgan durch Vertrustung bestehender Gesellschaften mit einem Schlage vollbringen zu können. Zu zeigen, ob und inwieweit ihm dies gelungen ist, soll die Aufgabe des zweiten Teiles sein.

---

[1]) Thieß, Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 82.

Zweiter Teil.

Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust
— Morgan-Trust —

Zweiter Teil.

Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust —

I. Einleitendes Kapitel.

Der Niedergang der amerikanischen Handelsflotte und Versuche zur Hebung derselben.

Um die Ursachen, die zur Bildung des Amerikanisch-Englischen Schiffahrtstrustes geführt haben, kennen zu lernen, ist es notwendig, zunächst auf die Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte kurz einzugehen.

Nach dem nordamerikanischen Freiheitskriege befand sich die Schiffahrt der Vereinigten Staaten in argem Tiefstand. Sie verfügte im Jahre 1785 insgesamt über einen Raumgehalt von nur 123 000 Br. Reg.-Tons[1]). Neun Zehntel der Ein- und Ausfuhr der Union wurden von Schiffen befördert, die nicht unter amerikanischer Flagge standen; sieben Achtel dieser Schiffe gehörten den Engländern. Zur Hebung der Schiffahrt erließ deshalb die Bundesregierung eine Anzahl von Gesetzen und Verordnungen, welche die Schiffahrt unter fremden Flaggen mit hohen Zöllen und Abgaben belegten, die amerikanischen Schiffe aber sehr begünstigten. Eins dieser Gesetze bestimmte, daß nur in der Union gebaute Schiffe zur nationalen Flagge zugelassen werden sollten. Die Folge der gesetzlichen Maßnahmen war, daß die fremden Schiffe fast so schnell aus den amerikanischen Häfen verschwanden, als die amerikanischen Schiffbauer neue Fahrzeuge herstellen konnten[2]). Von 123 000 Br. Reg.-Tons

[1]) Schultze-Großborstel, Der Rückgang der Schiffahrt der Vereinigten Staaten in Conrads Jahrbücher, Mai 1910. S. 636—644.

[2]) Daselbst S. 637.

im Jahre 1798 wuchs der Tonnengehalt der amerikanischen Handelsflotte bis zum Jahre 1810 auf 981 000 Tons. Der Prozentsatz des amerikanischen Handels, der unter dem Sternenbanner die Meere kreuzte, hatte sich von 10 auf 90 gehoben. Die Napoleonischen Kriege und deren Folgen, insbesondere die englischen Blockaden von 1801 und 1803/05 und die Kontinentalsperre seit 1806 hatten den gesamten Seeverkehr Hamburgs und Bremens zerstört und diese Handelsplätze zu Binnenstädten gemacht. Der Niedergang der hanseatischen Schiffahrt war begleitet mit einem enormen Aufstieg der amerikanischen Handelsflotte, die besonders während dieser großen europäischen Kämpfe unter ihrer neutralen Flagge mit flinken Seglern regelmäßige Segelschiffslinien mit dem Kontinent unterhielt. Gestützt auf den Holzreichtum und die verwegene Seemannschaft ihrer Ostküsten, hatten die Amerikaner sich zu sehr bedeutenden technischen Leistungen emporgeschwungen[1]). Noch bis in die sechziger Jahre hinein hatten sie im Seeverkehr eine dominierende Stellung eingenommen. Von 1850 bis 1860 war die Hochseetonnage der Union von 1 440 000 auf 2 380 000 Br. Reg.-Tons gestiegen. Im Jahre 1860 betrug die Gesamttonnage[2])

der Vereinigten Staaten . 5 350 000 Br. Reg.-Tons,
Englands . . . . . 4 660 000 Br. Reg.-Tons.

1853 konnte der New York-Herald schreiben: „Es muß eine Sache aufrichtiger Genugtuung sein, zu wissen, daß wir in der Segel- wie in der Dampfschiffahrt die ganze Welt übertroffen haben“, und noch am Vorabend des Sezessionskrieges, im November 1860, sagte Alexander H. Stevens: „Wir haben jetzt einen Betrag nicht nur in Küsten-, sondern auch in Ozeantonnage erreicht, der uns in die erste Reihe der Länder der Welt stellt. England kann nicht länger die Herrin der Meere genannt werden“[3]). Aber England verstand es, in dem nunmehr folgenden blutigen Bruderkriege, der Handel, Gewerbe und Industrie zum Stocken brachte, sich den gefährlichen Rivalen durch völker-

[1]) Thieß, Die Hamburg-Amerika-Linie. S. 10.

[2]) Inklusive Küsten- und Binnenschiffahrt. Vgl. Mulhall, Dictionary of Statisticts. 4. Aufl. 1899. pag. 521.

[3]) Report on Steamship Subsidies. Dec. 1902. pag. 151. Zitiert bei Erich Murken, Die Grundlagen der Seeschiffahrt. S. 72.

rechtswidrige, offene und heimliche Begünstigung der in englischen Häfen ausgerüsteten Kaper der Südstaaten vom Leibe zu schaffen. Mit Recht spricht Dr. Murken in seinem Buche, „Die Grundlagen der Seeschiffahrt", angesichts dieser Tatsache aus: „Hier aber kommt eine der Phasen englischer Geschichte, wo man in Zweifel geraten kann, ob das englische Volk seine Größe mehr der rücksichtslosen und kalt berechnenden Politik seiner Staatsmänner, die alle Fehler der Gegner geschäftsmäßig ausnutzt, oder seiner eigenen Tüchtigkeit verdankt". Ein Teil der amerikanischen Schiffe fiel den Kreuzern der Südstaaten in die Hände, ein anderer Teil, ungefähr 770 000 Tonnen, wurden in den vier Jahren des Sezessionskrieges aus Furcht vor Zerstörung ins Ausland verkauft.

Zahlenmäßig ausgedrückt zeigt sich der Einfluß des amerikanischen Bürgerkrieges an folgender Gegenüberstellung von Gesamtverkehr und Flaggenanteil während der Jahre 1860 und 1870[1]):

Jahr	Gesamtverkehr	Amerikanische Flagge	Englische Flagge
	in Brutto-Register-Tons		
1860	17 065 125	12 087 209	4 067 632
1870	18 325 062	6 992 967	9 247 169

Jahr	Amerikanische Flagge	Britische Flagge
	prozentual	
1860	70,8	23,8
1870	38,1	50,5

Nach dem Friedensschlusse im Jahre 1865 trat dann eine förmliche Revolution im Schiffsbau ein, hervorgerufen durch den Übergang vom Holzschiffsbau zum Eisenschiffsbau und durch die Verdrängung des Segelschiffes durch das Dampfschiff. So günstig die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten für den Segelschiffsbau waren, so ungünstig waren sie für den Bau von Eisen- und Dampfschiffen. Es fehlte hier an industriellen

[1]) C. Schröder, Die englische Handelsschiffahrt. S. 40.

Anlagen, an den nötigen Arbeitskräften und an tüchtigen Ingenieuren. Die schwierige Herbeischaffung der Schiffsbaumaterialien, die hohen Löhne und die Schutzzölle machten den Dampfschiffsbau unrentabel und gegen das Ausland nicht konkurrenzfähig. Dem Ankauf im Auslande gebauter Schiffe stand das aus dem 18. Jahrhundert stammende Gesetz entgegen, das die nationale Flagge den in Amerika gebauten Schiffen vorbehielt. Dieses Gesetz ist auch heute noch mit geringen Abänderungen in den Vereinigten Staaten in Kraft. Nur durch besonderen Gesetzesakt können Ausnahmen hiervon gemacht werden. Dies ist bisher jedoch nur in ganz vereinzelten Fällen geschehen.

So haben Mißgeschick und Unglück, wirtschaftliche und politische Umstände dazu beigetragen, daß die amerikanische Handelsmarine von Jahr zu Jahr abnahm und heute zu einem nebensächlichen Faktor im Weltverkehr herabgesunken ist. Noch 1840 betrug der Anteil, den sie an der Güterbeförderung im Seeverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den überseeischen Ländern hatte, am Werte der Güter gemessen 82 %; 1860 war dieser Anteil auf 66 % gesunken, 1870 auf 35 %, 1880 auf 17 %, 1890 auf 12 %, 1900 auf 9 %. 1901 erreichte dieser Anteil mit 8,2 % den niedrigsten Stand, um in den nächsten Jahren wieder etwas zu steigen. 1902 betrug er 8,8 %, 1903 9,1 %, 1904 10,3 % und 1908 9,8 %. Also von 82 % im Jahre 1840 ist der Anteil Amerikas am Seeverkehr mit den überseeischen Ländern auf 8,2 % im Jahre 1900 gesunken[1]).

An beladenen Schiffen kamen unter amerikanischer Flagge in England an[2]):

1850 . . .	1 215 000 Tonnen	1880	882 000 Tonnen
1860 . . .	2 734 000 „	1890	272 000 „
1870 . . .	1 134 000 „	1900	196 000 „

Die Erkenntnis dieser Tatsache verletzte wohl den Nationalstolz des Amerikaners, aber lange Zeit wurde das entstandene Verhältnis wenig drückend empfunden, da die ausländischen

---

[1]) Commissioner of Navigation 1903.

[2]) E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt. S. 72.

Schiffahrtsgesellschaften sich zunächst genugsam den amerikanischen Ein- und Ausfuhrbedürfnissen anpaßten und die Passagierlinien sorgfältig auf die Eigenarten und den Geschmack des reisenden Amerikaners Rücksicht nahmen. Auch war dem amerikanischen Unternehmungsgeist im Innern des Landes ein näher liegendes, reiches Arbeitsfeld geboten. Die Nutzbarmachung der ungeheuren Bodenschätze des Landes absorbierte die Kapitalien und Arbeitskräfte. Man entwickelte die Industrie und baute Eisenbahnen, überließ aber den Seeverkehr anderen Nationen.

Nachdem aber die Vereinigten Staaten in die Reihe der Großmächte eingetreten, nachdem sie zu einem Industrielande ersten Ranges sich emporgeschwungen und nachdem besonders der glückliche Ausgang des spanisch-amerikanischen Krieges das Nationalbewußtsein der Amerikaner gestärkt und gehoben hatte, da wurde auch das Verlangen nach einer nationalen Handelsflotte immer reger. Der Wunsch, eine starke Kriegsflotte zu besitzen, mußte begleitet sein mit dem Streben nach einer leistungsfähigen Handelsmarine. Der spanisch-amerikanische Krieg hatte so recht die Ohnmacht der amerikanischen Handelsmarine zutage treten lassen. Von fremden Staaten mußte man unter großen Opfern an Geld die nötigen Transport- und Kohlenschiffe kaufen. Fremde Seeleute mußten zur Bemannung der Kriegsschiffe herangezogen werden[1]).

In Wort und Schrift wurde nunmehr zur Hebung der Handelsflotte aufgefordert. Noch kurz vor seinem Tode hatte Mac Kinley in der panamerikanischen Ausstellung zu Buffalo jene zündende Rede gehalten, die man mit Recht als das politische Testament dieses Präsidenten bezeichnet hat. Die Periode der wirtschaftlichen Abgeschlossenheit der Union, sagte er, gehöre der Vergangenheit an. Die Ausdehnung des amerikanischen Handels sei ein dringendes Problem geworden. Der amerikanische Export könne am besten durch die Förderung des Schiffsbaues und der Seeschiffahrt unter amerikanischer Flagge gehoben werden. Er verwies mit Recht auf den ungenügenden Dampfschiffsverkehr

---

1) Nach Bates, American Marine a. a. O. S. 27 sollen im spanisch-amerikanischen Kriege fast 1/3 der Besatzung der amerikanischen Kriegsschiffe Ausländer gewesen sein.

und forderte die Einrichtung direkter Dampfschiffahrtslinien aus den Häfen der Union nach Südamerika sowie in jene Absatzgebiete, die bis jetzt wenig von amerikanschen Schiffen angelaufen wurden. Schließlich rief er mit Begeisterung aus: „Wir müssen mehr Schiffe unter amerikanischer Flagge haben, die von Amerikanern gebaut und bemannt, und die Amerikanern gehören. Wir müssen den Isthmus-Kanal bauen und die Legung des Pacific-Kabels darf nicht länger hinausgeschoben werden.“ Verstärkt wurde der Wunsch nach einer nationalen Flotte noch dadurch, daß im Gegensatz zu dem deutsch-amerikanischen Verkehr, in dem die deutschen Linien sich eine uneinnehmbare Position geschaffen hatten, im englisch-amerikanischen Verkehr sich eine Reihe von Mißständen eingeschlichen hatten, die einer Abhilfe dringend bedurften.

Schon früher waren Versuche gemacht worden, dem Niedergang der amerikansichen Handelsflotte entgegenzutreten, teils durch Gründung von Schiffahrtsgesellschaften, teils durch Subventionierung der heimischen Flotte. Im Jahre 1891 wurde von der Pennsylvania-Bahn die „International Navigation Company“ ins Leben gerufen, der 1889 die Gründung der „Atlantic Transport Line“ folgte. Aber diese Pläne amerikanischer Großmachtstellung auf dem Meere waren in den Anfängen stecken geblieben. Es fehlte an der nötigen Energie und an der Kapitalmacht.

Auch die Versuche, durch Subventionen die amerikanische Flotte zu heben, waren erfolglos. Nach langen harten Kämpfen zwischen Freihändler und Schutzzöllner war im Jahre 1891 ein Gesetz zustande gekommen, das den General-Postmaster ermächtigte, Postkontrakte auf zehn Jahre unter folgenden Bedingungen abzuschließen. Die Schiffe sollten in Nordamerika gebaut und ganz mit Nordamerikanern bemannt sein, die amerikanische Flagge führen und jederzeit von der Regierung als Kreuzer, Transportschiffe oder für sonstige Zwecke zu angemessenen Preisen angekauft werden können. Unter diesen Bedingungen sollten sie für die Ausreise — nicht auch für die Heimreise — erhalten:

bei	8000	Tons	Brutto	und	20	Knoten	Geschwindigkeit	4	Doll.
„	5000	„	„	„	16	„	„	2	„
„	2500	„	„	„	14	„	„	1	„
„	1500	„	„	„	12	„	„	$^2/_3$	„

Nach England sollte jedoch die Post nur erstklassigen Schiffen übergeben werden, wie sie die Vereinigten Staaten damals überhaupt nicht besaßen und heute nur ganz wenige ihr eigen nennen.

Auf Grund dieses Gesetzes kam im Jahre 1895 zwischen der Regierung und der „American Line", nachdem diese noch zwei weitere in den Vereinigten Staaten gebaute Schiffe in die nordatlantische Fahrt eingestellt hatte, ein Vertrag zustande, wonach der „American Line" für die Postbeförderung von New York nach Southampton 4 Doll. per Meile bewilligt wurden. Dies macht für eine Schiffsreise 12 000 Doll. oder im Jahre bei wöchentlichen Abfahrten $2^1/_2$ Millionen Mark aus, eine Summe, die sich nur auf die vier Dampfer der „American Line" verteilt[1]).

Das Subventionsgesetz erzielte jedoch einen vollständigen Mißerfolg. Die an und für sich hohen Unterstützungen konnten an der Tatsache, daß die amerikanische Postverwaltung fast die ganze Post ausländischen Schiffen übergeben mußte, nichts ändern. Aber trotz der schlechten Erfahrungen wurde im Sommer des Jahres 1900 im Senat ein neuer Gesetzentwurf eingebracht, der eine ganz enorme Erhöhung der Subventionen vorsah. Im ganzen sollten 9 Millionen Dollar gleich 36,8 Millionen Mark zur Unterstützung der amerikanischen Handelsflotte in Form von Schifffahrts- und Zuschlagsprämien verwendet werden, so daß sich also zuzüglich der Subventionszahlungen für Postdampfer die jährliche Unterstützung auf wenigstens 41 500 000 M. belaufen hätte[2]).

Dieser Gesetzentwurf fand jedoch heftigen Widerstand. Seine Gegner bezeichneten ihn als eine Bill zur unverschämten Bereicherung eines kleinen Kreises von Großkapitalisten[3]). Infolgedessen wagte man es nicht, ihn durchzuberaten. Dagegen wurde bereits im Dezember 1901 vom Bundessenator Frye ein abgeänderter Gesetzentwurf eingebracht, der sich in etwas bescheideneren Grenzen hielt. Der neue Entwurf wurde vom Senate angenommen, scheiterte aber im Repräsentantenhaus.

Aber trotz aller Fehlschläge lassen die Subventionsfreunde nicht nach, unablässig ihre Pläne zu betreiben. Insbesondere ist

---

[1]) Huldermann, Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten. S. 61.

[2]) Fitger a. a. O. S. 74.

[3]) Fitger a. a. O. S. 74.

es die „Merchant Marine League“, die in der Presse und mit allen sonst zu Gebote stehenden Mitteln eine systematische Kampagne für die Verwirklichung ihrer Pläne eingeleitet hat. Seit Jahren hat sie große Summen ausgegeben, um die Zeitungen mit einer Flut von Aufsätzen und Broschüren zu überschütten, und erhebliche Mittel verausgabt, um die Mitglieder des Repräsentantenhauses in Washington in der gröblichsten Weise zugunsten der Subventionsvorlage, die im Juni 1909 eingebracht worden ist, zu bestimmen. „Wer gegen die Vorlage zu kämpfen wagte, wurde in unfeinster und niederträchtigster Weise zur Zielscheibe persönlicher Angriffe gemacht[1]).“

Auch durch die Anwendung solcher unsauberen Mittel erzielte man bisher nicht den gewünschten Erfolg. So wurde, nachdem noch im März 1909 ein derartiger Gesetzentwurf, die „Gallinger Bill“, vom Unterhause mit einer kleinen Majorität abgelehnt worden war, schon am 24. Juni desselben Jahres vom Abgeordneten Humphrey ein neuer Entwurf eingebracht, der auch das Schicksal seiner Vorgänger teilen mußte. Inzwischen sind die amerikanischen Subventionsfreunde, an deren Spitze sich neuerdings Präsident Taft gestellt hat, dem lange ersehnten Ziel einer stärkeren Unterstützung der Flotte dadurch ein gutes Stück näher gekommen, daß es ihren Bemühungen gelungen ist, wieder eine neue „Gallinger Bill“ im Senate zur Annahme zu bringen. Dieses Gesetz beschränkt sich auf eine kräftige Subventionierung des Südamerika-Dienstes und richtet sich in der Hauptsache gegen die fremde Konkurrenz, der man in erster Linie den in letzter Zeit viel umstrittenen atlantischen Dienst nach Südamerika abnehmen will. Noch in diesem Jahre soll die Vorlage dem Repräsentantenhaus zugehen; ob sie hier zum Gesetz erhoben werden wird, bleibt abzuwarten.

Jedenfalls aber ist zu erwarten, daß die Bestrebungen der Subventionsfreunde mit der Zeit doch von Erfolg sein werden. Hiermit würden sich aber auch die Vereinigten Staaten der weit übertriebenen Subventionspolitik Frankreichs nähern, die den Subventionsempfänger zum Staatspensionär stempelt, ihn der Mühe überhebt, aus eigener Kraft sein Brot zu verdienen, die den wertschaffenden Unternehmungsgeist in sanften Schlummer einwiegt.

[1]) Dr. Ernst Schultze-Großborstel a. a. O. S. 636.

II. Kapitel.

Die Veranlassungen, die zur Bildung des Amerikanisch-Englischen Schiffahrtstrusts geführt haben.

Wie bereits kurz erwähnt, waren die englischen Schiffahrtsgesellschaften anfangs den Ein- und Ausfuhrbedürfnissen der Vereinigten Staaten gerecht geworden und hatten sorgfältig auf die Eigenart und den Geschmack des reisenden Amerikaners Rücksicht genommen. Mit der Zeit hatten sich aber im englisch-amerikanischen Verkehr eine Reihe von Mißständen eingeschlichen. Hier standen die englischen Reedereien untereinander und mit den amerikanischen Gesellschaften im denkbar schärfsten Wettbewerb, der sich auf das gesamte Verkehrsgebiet zwischen den englischen und amerikanischen Häfen ausdehnte und sich sowohl auf die Fracht-, Passagier-, als auch auf die Postbeförderung erstreckte. Die englischen Gesellschaften hielten es nicht mehr für nötig, sich den amerikanischen Ausfuhrbedürfnissen anzupassen, besonders versäumten sie es, mit den amerikanischen Eisenbahnen Hand in Hand zu arbeiten. Abgeordneter Rea führte hierüber in einer Debatte im Jahre 1902 über die Gründung des Schiffahrtstrustes im englischen Unterhause folgendes aus:

„Der Lebensnerv der englischen Frachtlinien auf dem Nordatlantischen Ozean war die Möglichkeit, die großen Massenprodukte Amerikas und das Vieh der westlichen Staaten nach Europa zu bringen. Diese enormen Warenmengen wurden von fünf großen Bahnsystemen kontrolliert, welche sie aus den westlichen Staaten zuführten. Demgegenüber war der Dampfschiffsverkehr, der diese Massen von der Küste nach England führen sollte, nicht auf der Höhe. Hier sehen wir Mangel an Organisation, enorme Kosten und Verzögerung. Dampfer warteten auf Ladungen, Ladungen auf Dampfer, zuweilen einen ganzen Monat lang. Die Dampfer hatten ihre eigenen Endstationen, ihre Endstationen waren nicht die der Eisenbahngesellschaften. Die Schiffahrtsgesellschaften wollten ihre Dampfer nach keinem anderen als den einmal bestimmten Häfen senden. Dieser Zustand wurde unerträglich."

Besonders auch im New Yorker Verkehr herrschten in der zweiten Hälfte des Jahres 1901 trostlose Zustände. New York expedierte in einer Woche, von den vielen übrigen Personen-

dampfern ganz abgesehen, allein sieben große Schnelldampfer, die alle kaum zum achten Teile besetzt waren. Nach einer Äußerung Ballins hätten die sieben größeren Gesellschaften damals durch eine gemeinsame Festsetzung ihrer Abfahrtslisten mehr als 50 Millionen Mark pro Jahr sparen können. Eine solche Vereinbarung, sagte er, sei nicht Trustbildung, sondern nur Aufräumung eines Unfugs.

Im Gegensatz zu dem englisch-amerikanischen herrschte im deutsch-amerikanischen Verkehr Ordnung und Einigkeit. Die bereits 1885 begründete „Kontinentale Konferenz“[1]) mit ihren Kölner Zusammenkünften hatte sich immer mehr gefestigt und im Jahre 1892 ihre endgültige Ausgestaltung im „Nordatlantischen Dampferlinienverbande“ gefunden, dem zunächst die Hamburg-Amerika-Linie und die Sloman-Union-Linie in Hamburg, der Norddeutsche Lloyd in Bremen, die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam und die Red Stear Line in Antwerpen beigetreten waren[2]). Durch diesen Verband, der anfangs nur für die Auswanderung bestand, wurde der scharfe Wettbewerb unter den kontinentalen Linien durch Teilung des Zwischendeckverkehrs nach festen, historisch gewordenen Anteilen endgültig beseitigt. Jedem Partner wurde ein bestimmter Prozentsatz an dem Auswandererverkehr als Norm zugeteilt mit der Bestimmung, daß die Reederei, die einen größeren Zustrom, als ihr nach Abrede zukommt, erzielt, die Preise etwas erhöhen, die andere, der es an Passagieren fehlt, die Rate ein wenig herabsetzen soll, um hierdurch Abweichungen von dem vereinbarten Pool-Anteile nach Möglichkeit auszugleichen. 1894 wurde dieses Bündnis auch auf den vom Kontinent ausgehenden Frachtverkehr ausgedehnt. Eine Regelung des Rückfrachtverkehrs hielt man für zwecklos, da hier durch den starken Andrang der Dampfer in wilder Fahrt eine ständig wechselnde Marktlage herbeigeführt wird. Der „Nordatlantische Dampferlinienverband“ ist bisher nach Ablauf der Verträge immer erneuert und durch Aufnahme weiterer Mitglieder erweitert worden. Durch ihn wurde die Konkurrenz unter den beteiligten Gesellschaften eingedämmt, der vorübergehenden unsinnigen Preisunter-

[1]) Thieß, Die Hamburg-Amerika-Linie. S. 41. Schiffahrtspolitik. S. 77.

[2]) Thieß, Die Verbandsbildung in der nordatlantischen Fahrt, Export-Handbuch der Hamburger Börsenhalle 1905—1907.

bietung ein erwünschtes Ende bereitet, die dauernde Innehaltung normaler Preise erzielt und die Agentur- und Propagandakosten in mäßigen Grenzen gehalten.

1894 kam es zwischen den im „Nordatlantischen Dampferlinienverbande“ vereinigten Gesellschaften und den englischen Linien zu harten Konkurrenzkämpfen um den Auswandererverkehr nach Nordamerika, der damals stark abgenommen hatte und um den sich nun die kontinentalen und englischen Linien scharf bewarben. Die Kämpfe endigten damit, daß sich die britischen Linien gezwungen sahen, mit den koalierten deutschen Gesellschaften ein loses Gebiets- und Preiskartell abzuschließen. Die kontinentalen Schiffahrtsgesellschaften überließen den englischen das britische und skandinavische Zwischendeckgeschäft, während die englischen Reedereien ihren Anteil an dem kontinentalen Auswandererverkehr zugunsten der festländischen Reedereien ermäßigten. Dieses Abkommen wurde im Jahre 1898 erneuert[1]). Erst 1903 hat diese sogenannte „North Atlantic Conference“ durch den Austritt der Cunard Line eine Störung erfahren.

Bei allen diesen Abmachungen waren die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd gemeinsam vorgegangen. Sie hatten die Initiative hierzu gegeben und stets das treibende Element gebildet. Ihre Versuche, auch unter den englischen Gesellschaften und mit diesen engere Zusammenschlüsse herbeizuführen, scheiterten stets an der Zersplitterung, der gegenseitigen Eifersucht und der übertriebenen Selbständigkeitssucht der britischen Linien und an dem abweisenden Hochmut englischer Reeder, die in nationaler Überhebung jedem Ausländer die Bündnisfähigkeit absprachen.

Es ist leicht begreiflich, daß die ganze Gestaltung der amerikanischen Schiffahrtsverhältnisse das in den letzten Jahren übermächtig angeschwollene Nationalgefühl der Amerikaner verletzte. Es mußte auch für die Wirtschaftsentwicklung der Vereinigten Staaten von erheblicher Bedeutung sein, wieder einen Einfluß auf die Gestaltung des atlantischen Schiffahrtsverkehrs zu gewinnen und die Desorganisation, die hier herrschte, zu beseitigen. Von

---

[1]) Kurt Himer, Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung. 1897—1907. S. 82ff.

besonderer Bedeutung aber mußte die Regelung des nordatlantischen Verkehrs für die amerikanischen Eisenbahngesellschaften sein, die unter den herrschenden Zuständen sehr zu leiden hatten. Und gerade dieses Sonderinteresse der Eisenbahnen hat den Anstoß zur Bildung des amerikanisch-englischen Schiffahrtstrustes gegeben, wenngleich auch Morgan und seine Hinterleute aus dem Allgemeininteresse ein gut Teil ihrer Kraft gezogen haben[1]).

In dem Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten hatte sich in den Jahren 1898 bis 1901 ein vollkommener Umschwung vollzogen. Die heftigen Tarifkämpfe seit den 70er Jahren hatten schon früh zu Einigungsversuchen geführt. Bereits 1869 war es zu einem Tarifvertrage zwischen den heute als Trunk Lines, Stammlinien, bezeichneten Bahnen gekommen; diese Vereinigung ging jedoch mit dem Krach des Jahres 1873 alsbald in die Brüche[2]). 1875 kam dann die Southern Railway and Steamship Association zustande, die 1877 von den nordöstlichen Trunk-Lines übernommen wurden. Aber all diese Verträge wurden bald wieder gebrochen, oft erneuert und immer wieder aufgehoben[3]). Erst in den Jahren 1899 und 1900 bildeten sich im Nordosten der Union, in dem Bereich der großen Trunk-Lines, zwei große Gruppen, in denen fast alle Bahnen des Gebiets aufgegangen waren und die in engster Fühlung miteinander standen. Es sind dies die Vanderbilt-Morgan-Gruppe für die nördliche und die Pennsylvania-Gruppe für die südliche Hälfte. Diesen beiden Gruppen standen, zwischen Chicago und St. Louis einerseits, Portland und Norfolk andererseits damals nur noch die den Goulds gehörende Wabash-Bahn selbständig gegenüber[4]). Im Frühjahr des Jahres 1902 erwarb Morgan sodann die Kontrolle über die Louisville-Nashville Bahn zu der bereits in seiner Hand befindlichen Southern Railway hinzu, so daß auch die hauptsächlichsten Linien im Südosten der Union zu einer tatsächlichen Einheit verschmolzen und mit den Gruppen des

[1]) Wiedenfeld, Der nordatlantische Schiffahrtstrust. Preußische Jahrbücher 1902. S. 548.

[2]) Wiedenfeld, Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Archiv für Eisenbahnwesen 1903.

[3]) Wiedenfeld, Preußische Jahrbücher 1903. S. 548.

[4]) Wiedenfeld, Preußische Jahrbücher 1903. S. 548.

Nordens in enge Fühlung gebracht waren. So wurden denn mit Ausnahme von New Orleans und Galveston sämtliche Häfen der Altlantischen und der Golfküste von den Eisenbahnen Morgans und seiner Hinterleute beherrscht. Aber auch der Westen der Union war bereits aufgeteilt worden. Mit der Finanzhilfe Morgans hatte sich hier die riesige Northern Securities Compagny gebildet, die seit 1901 die meisten der sogenannten Überlandbahnen, d. h. fast das Gesamt-Eisenbahnnetz westlich der Mississippi-Missouri-Linie beherrschte und über ein Netz von 19000 englischen Meilen verfügte[1]). Ihr gegenüber standen die dem Vanderbiltschen System angegliederte Chicago and Northwestern Railway mit einer Streckenlänge von 9000 Meilen und in den mittleren und südlichen Teilen des Westens die von den Goulds beherrschte Union Pacific Railway und die der Morgan-Gruppe nahestehende Chicago, Rock Island-Pacific Railway. Die Gruppen des Westens und des Ostens standen untereinander wieder in Fühlung, so daß der Einflußbereich der Ostbahnen sich tief in das Innere des Landes erstreckte.

Schon seit Beginn der Tarifkämpfe hatten die Eisenbahnen auf ein Zusammenarbeiten mit den Schiffahrtsgesellschaften Wert gelegt. 1865 war bereits ein Vertrag zwischen der Baltimore and Ohio Railroad und dem Norddeutschen Lloyd zustande gekommen; 1871 war von der Pensylvaniabahn die International Navigation Company ins Leben gerufen worden, der 1889 ebenfalls mit amerikanischem Kapital die Gründung der Atlantic Transport-Line folgte. Aber so lange die Eisenbahnen unter sich selbst nicht besser organisiert waren als die nordatlantischen Reedereien, war auch ihre Aktionskraft gehemmt. Erst durch die Einheitsbewegung wurde ihnen die Macht gegeben, ihre Wünsche den Schiffahrtsgesellschaften gegenüber durchzudrücken. Nunmehr stand es den Reedereien nicht mehr frei, die Bahnen gegeneinander auszuspielen. Die Eisenbahnen selbst konnten jetzt bei Festsetzung ihrer Tarife mit festen Ozeanfrachten rechnen und einen großen Teil der für Europa bestimmten Güter auf direkten, nach dem Bestimmungsort lautenden Frachtbriefen versenden. Andererseits ist es aber für die Schiffahrtsgesellschaften — weniger

---

[1]) Wiedenfeld, Die Einheitsbewegung a. a. O.

für die freie Schiffahrt als vielmehr für die Linienschiffahrt — ein Lebensinteresse, von den Eisenbahnen regelmäßige Zufuhren zu erhalten. Die Situation hatte sich somit durch die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen vollständig geändert. Konnten früher die Schiffahrtsgesellschaften die Eisenbahnen gegenseitig ausspielen, so hatten es nunmehr die Bahnen in der Hand, zu bestimmen, welchen Häfen und welchen Schiffahrtsgesellschaften die Güter zur Beförderung zugeführt werden sollten. Recht deutlich wird dies charakterisiert durch die wenigen Worte, die Ellermann, der Leiter und Großaktionär der Leyland-Line in der Generalversammlung, in der er den Verkauf seiner Aktien an Morgan mitteilte, zu den Aktionären dieser Gesellschaft sprach:

„Out[1]), sagte er, sind unsere Schiffe leer, home müssen wir verdienen. Diese home-Fracht, von Amerika nach England, wollen die Amerikaner jetzt haben und sie haben durch die Vereinigung mit ihren Eisenbahnsystemen die Macht, ihren Willen zu verwirklichen. Verkaufen wir ihnen unsere Schiffe nicht, so kaufen oder bauen sie andere und wir können ganz vergebliche Anstrengungen machen, gegen die Eisenbahn- und Dampfschiffsvereinigung zu kämpfen. Darum rate ich Ihnen — verkaufen!“

III. Kapitel.

Die Gründung des Amerikanisch-Englischen Schiffahrtstrusts.

Während man in den Vereinigten Staaten über die zur Hebung der Schiffahrt einzuschlagenden Mittel und Wege zu keinem Einverständnisse kommen konnte, während gerade heftige Kämpfe im Parlamente um ein neues Subventionsgesetz ausgefochten wurden, ergriff Morgan, gestützt auf seinen persönlichen Einfluß auf die Eisenbahnen und deren Aktionskraft, im Frühjahr 1901 die Initiative zur Bildung des Schiffahrtstrusts. Jedenfalls hat auch die damals in Beratung stehende Subventionsvorlage, die man durchzubringen hoffte, hierzu beigetragen, obgleich dies später von den Trustgründern, besonders von Lord Pirrie entschieden in Abrede gestellt worden ist. Nachdem Morgan

[1]) Von England ausgehend.

Besitzer der in Boston endigenden Bahnlinien geworden war, interessierte es ihn, zu erfahren, wie die Frachten von da weiterbefördert würden. Er fand, daß von Boston jede Woche drei konkurrierende Dampfer nach Liverpool abgingen, noch dazu zwei an einem Tage. Diese drei Dampfer vermochten zusammen 30 000 Tonnen zu laden, während Boston ihnen wöchentlich höchstens 15 000 Tonnen liefern konnte. Es wurden also jährlich ungefähr 80 Dampferfahrten umsonst gemacht. Diese Kapital- und Kraftvergeudung war Morgans ökonomischem Prinzip zuwider, und das soll der Ausgangspunkt gewesen sein, von dem aus er sich in die Reedereiprobleme vertiefte.

Das Jahr 1901 begünstigte seine Bestrebungen in unerwarteter Weise. Die Jahre 1897—1900 waren für die Schiffahrt Jahre der Hochkonjunktur gewesen. Da trat in der zweiten Hälfte des Jahres 1901 besonders auf dem nordamerikanischen Frachtenmarkt ein ebenso plötzlicher, wie entschiedener und anhaltender Rückgang ein, der seine allgemeine Ursache in dem überreichlichen Angebot von Dampferräumen, seine Veranlassung in dem Ausfall der amerikanischen Maisernte hatte, welche die Ausfuhr von Mais aus den Vereinigten Staaten fast vollständig ausschloß[1]). Wie bedeutend der Unterschied der Maisausfuhr in den hauptsächlich in Betracht kommenden Monaten der Jahre 1900 und 1901 war, zeigt am besten folgende Gegenüberstellung[2]). Sie betrug nämlich in 1000 Bushels:

	November	Dezember
1900	20 145	21 403
1901	2 823	1 232

Dieser Ausfall machte sich um so mehr bemerkbar, als auch der Export amerikanischer Industrieprodukte durch den Umstand ungünstig beeinflußt wurde, daß infolge des in den Vereinigten

[1]) Jahresberichte der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd für das Geschäftsjahr 1901.

[2]) Melchior, Der amerikanische Schiffahrtstrust in Schmollers Jahrbuch 1903 Heft 2 S. 294. Vgl. auch Bericht des österreichischen Generalkonsuls in New York 1902.

Staaten auf fast allen Gebieten des Wirtschaftslebens eingetretenen rapiden Aufschwungs die dortigen Fabriken durch Lieferungen für den einheimischen Markt so in Anspruch genommen waren, daß sie kaum Veranlassung hatten, dem Export ihrer Produkte besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden[1]). Hinzu kam jetzt noch, daß die Schiffahrtsgesellschaften in den guten Vorjahren ihren Schiffsbestand gewaltig vergrößert hatten und daß der Ausfall in der Maisernte zu dem Zeitpunkt eintrat, „wo die bisher in Veranlassung der kriegerischen Aktion der verbündeten Mächte in China durch den Transport von Truppen und Kriegsmaterial in Anspruch genommene umfangreiche Tonnage für anderweitige Verwendung frei geworden war“[2]). Es ergab sich hieraus ein solches Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage von Schiffsräumten, daß die Frachtraten im Verkehr mit Nordamerika auf ein Niveau herabgedrückt wurden, welches man kurze Zeit vorher für unmöglich gehalten haben würde[3]). Es fielen z. B. die durchschnittlichen Frachtsätze für Getreide von der amerikanischen Ostküste — Boston, New York, Philadelphia, Baltimore — nach Europa von 1,12 Doll. per Quarter im Jahre 1900 auf 0,33 Doll. im Jahre 1901[4]). Sogar soll vorgekommen sein, daß Postdampfer Getreide umsonst befördert haben, um die Ausgaben für den Ballast zu sparen. Ein großer Teil der Schiffe mußte außer Fahrt gestellt werden, da nicht einmal die unmittelbaren Betriebskosten durch die Fracht gedeckt wurden[5]). Dieser Tiefstand im nordamerikanischen Verkehr mußte auf die in Frage kommenden Reedereien deprimierend wirken, die Widerstandskraft der schlecht organisierten Unternehmen schwächen und sie dem Willen Morgans gefügiger machen.

Hatten schon die Schiffahrtsunternehmungen unter der Krisis auf dem Frachtenmarkt im Jahre 1901 sehr zu leiden, so hat sie auf die Schiffsbauindustrie geradezu verheerend gewirkt. Die zur Zeit der Hochkonjunktur reichlich in Auftrag gegebenen

---

[1]) Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie für 1901.

[2]) Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie für 1901.

[3]) Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie für 1901.

[4]) Melchior a. a. O. S. 295. Vgl. auch Report of the Commissioner of Navigation 1902 S. 88.

[5]) Melchior a. a. O. S. 294.

Schiffsneubauten waren zum Teil schon abgeliefert, zum Teil mußten sie bald zur Ablieferung kommen. Neue Aufträge standen in absehbarer Zeit nicht in Aussicht, so daß die Schiffsbauwerfte schon jetzt mit der Notwendigkeit weitestgehender Betriebseinschränkungen rechnen mußten. Dies veranlaßte den Betriebsleiter und Hauptaktionär der Belfaster Werft „Harland & Wolff", Lord Pirrie, der in die Pläne Morgans eingeweiht war und ein reges Interesse an dem Zustandekommen des Trusts hatte, sich den Bestrebungen des Amerikaners zur Verfügung zu stellen. Seine Werft hatte bisher alle Schiffe für die White Star Line gebaut und zählte ebenfalls die Atlantic Transport Line zu ihren Kunden. Um nun als Verdienst für seine Vermittlertätigkeit nach Gründung des Trusts sich dessen gesamte Bauaufträge zu sichern, setzte er seinen gewichtigen Einfluß, den er infolge der engen Finanzverbindung seiner Werft besonders mit der White Star Line auf die Schiffahrtsgesellschaften ausüben konnte, für die Bestrebungen Morgans ein, wodurch dann schließlich auch der letzte Widerstand der englischen Reedereien gebrochen wurde.

Als erste kam die „Leyland Line" in den Besitz des Amerikaners. Aus kleinem Privatbetriebe heraus hatte sich diese Gesellschaft in jahrzehntelangem Bestehen allmählich zu einer der bedeutendsten Schiffahrtsunternehmungen des Weltverkehrs emporgeschwungen[1]). Nach dem Tode ihres Gründers Frederick Leyland im Jahre 1892 war sie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden und hatte ihren Betrieb durch Ankauf bestehender und Einrichtung neuer Linien rasch erweitert. Im Jahre 1900 hatte sie noch die „West-India and Pacific Steamship Company" käuflich erworben und bediente damals von Liverpool und London aus die ganze Ostküste Amerikas von Montreal herunter bis nach Buenos Aires und unterhielt eine regelmäßige Verbindung zwischen Antwerpen und Montreal. Ihr europäischer Dienst erstreckte sich von Liverpool aus auf die Häfen von Portugal und auf das gesamte Mittelmeergebiet.

Im Frühjahr 1901 kaufte Morgan die Stammaktien dieser Gesellschaft fast restlos auf. Ellermann, der Direktor und Großaktionär der Leyland Line, verfügte über die Majorität der

---

[1]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. S. 218 ff.

Stammaktien, so daß Morgan nur mit diesem zu verhandeln hatte, um sich mit einem Schlage den entscheidenden Einfluß auf die Reederei zu sichern. Obschon sich Ellermann anfangs gegen einen Verkauf sträubte, kam ein Vertrag doch bald zustande, da Morgan drohte, er werde, wenn eine Einigung nicht erzielt würde, die unter seinem Einfluß stehenden Eisenbahnen gegen die Leyland Line ausspielen. Auch hatte Morgan ein durchaus annehmbares Gebot gemacht. Die Stammaktien standen damals auf 125 %, Morgan bot 145 %[1]). Das gleiche Gebot sicherte Ellermann auch den Mitaktionären, denen er in der Generalversammlung vom 7. Mai 1901 den Verkauf seiner Aktien an Morgan mitteilte und sie aufforderte, auch ihre Aktien zu verkaufen[2]). So kamen in den Besitz Morgans:

98,7 % von 1 200 000 £ Stammaktien und
41,4 % „ 1 415 000 £ Vorzugsaktien

oder 68 % des Gesamtkapitals von 2 615 000 £ zum Preise von netto 2 304 750 £ gleich 11 201 085 $[3]).

An Morgan ging der bei weitem größte Teil der Flotte der Leyland Line über. In seinen Besitz kamen die wöchentlichen Linien zwischen Liverpool einerseits und New York, Boston und Mittelamerika andererseits, ferner der Verkehr zwischen Antwerpen—Kanada, London—Boston und London—New Orleans, insgesamt 48 Dampfer mit 295 153 Br. Reg.-Tons. Ellermann mußte sich verpflichten, innerhalb der nächsten 14 Jahre sich in keiner Weise an der nordatlantischen Fahrt zu beteiligen.

Der europäische Verkehr der Leyland Line, 17 kleine und alte Schiffe von zusammen 43 865 Br. Reg.-Tons blieb in Händen Ellermanns. Er bildete hieraus die nach seinem Namen benannte „Ellermann Line“, die er sofort durch den Ankauf der Papayanni- und City-Linien zu einem wesentlichen Faktor des englischen Levante- und Indienverkehrs ausgestaltete, und nahm bei der Neugestaltung des südafrikanischen Ringes im Jahre 1902 auch den Südafrikadienst auf. Sein vereinigter

---

[1]) Melchior a. a. O. S. 301.

[2]) Über die Worte, die Ellermann in dieser Generalversammlung zu den Aktionären sprach, siehe S. 40.

[3]) Melchior a. a. O. S. 301. Vgl. auch Report of the Commissioner of Navigation 1902 S. 380.

Besitz umfaßte Ende 1902 bereits 92 Dampfer mit 319000 Br. Reg.-Tons[1]).

Nachdem Morgan sich so in den Besitz der Leyland Line gesetzt hatte, wurde unter seiner Führung ein Syndikat gebildet, das die Mittel zum Ankauf der wichtigsten im nordatlantischen Verkehr tätigen englischen und amerikanischen Reedereien beschaffen sollte. Diesem Syndikate, in dem besonders amerikanische Eisenbahninteressenten, vor allem die Pennsylvaniabahn vertreten waren, traten von vornherein die beiden bereits unter amerikanischem Einfluß stehenden Schiffahrtsgesellschaften, die International Navigation Company und die Atlantic Transport Line bei. Von Morgan wurden die von ihm erworbenen Aktien der Leyland Line in das Syndikat eingebracht und sodann mit der White Star Line und ebenfalls mit der Dominion Line Fusionsabkommen getroffen. Es folgten hierauf ein Vertrag mit der Belfaster Schiffsbauwerft Harland & Wolff, ein Vertrag mit der englischen Regierung für die unter englischer Flagge segelnden Schiffe, ein Bündnisvertrag mit den deutschen Gesellschaften und mit diesen gemeinsam der Ankauf der Aktienmehrheit der Holland-Amerika-Linie. Das sind die Grundzüge der Trustbildung, die wir in ihren Einzelheiten noch näher kennen lernen werden.

Die International Navigation Company, deren Präsidenten Bernhard N. Baker und Clement A. Griscom sich als die eifrigsten Förderer des Trusts erwiesen, hatte sich bald nach ihrer Gründung im Jahre 1871 in drei Zweige, in die International Navigation Company of New Yersey für die unter amerikanischer Flagge segelnden Schiffe, in die International Navigation Company in England, die in Liverpool ihren Stützpunkt hatte, und in die belgische Gesellschaft, die Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine (Red Star Line), gegliedert[2]). Im Jahre 1886 hatte sie ihren Betrieb durch den Ankauf der Imman Line, die eine regelmäßige Verbindung zwischen Liverpool und New York unterhielt, erweitert. Von dieser Zeit an führte sie den Namen International Navigation

---

[1]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. S. 218. Melchior S. 301 Anm. 2.

[2]) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1903 S. 264ff. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. S. 220ff.

Company, J. & J., kehrte aber, nachdem im Jahre 1893 die in England gekauften Schiffe durch besonderen Gesetzesakt zur amerikanischen Flagge zugelassen waren, zum alten Namen zurück und verlegte gleichzeitig den New Yorker Postdampferverkehr von Liverpool nach Southampton[1]). Zur Zeit der Gründung des Schiffahrtstrusts verfügte sie über eine Gesamttonnage inklusive Neubauten von 24 Schiffen mit 180 639 Br. Reg.-Tons. Hiervon entfielen auf die American Line allein 10 Schiffe mit 81 929 Tons. Die International Navigation Company unterhielt mit ihrem amerikanischen Teil unter dem Namen American Line wöchentliche Verbindungen zwischen Southampton und New York und zwischen Liverpool und Philadelphia; der belgische Zweig, die Red Star Line, ließ wöchentlich je einen Dampfer von Antwerpen nach New York und von Antwerpen nach Philadelphia laufen[2]).

Die Atlantic Transport Line, die gleichzeitig mit der International Navigation Company von dem Finanzsyndikate übernommen wurde, war 1889 mit amerikanischem Kapital gegründet und stets von Amerika aus geleitet worden. Ihre Schiffe segelten jedoch unter englischer Flagge. Im Jahre 1896 hatte sie ihren Betrieb durch Ankauf der bereits 1863 gegründeten englischen National Steamship Company erweitert und 1898 noch den New Yorker Dienst der englischen Wilson and Furness-Leyland Line hinzuerworben. Zur Zeit der Vertragsschließung mit Morgan unterhielt sie zweiwöchentliche Linien London-New York, London-Baltimore und Philadelphia. Ihre Flotte umfaßte damals 23 Dampfer von 182 860 Br. Reg.-Tons[3]).

Die International Navigation Company und die Atlantic Transport Line, die einen aufstrebenden Teil der atlantischen Flotte darstellten, wurden von dem Syndikate zusammen für 43 315 000 Doll. übernommen, von denen 15 844 000 Doll. in bar, 18 314 000 Doll. in Vorzugsaktien und 9 157 000 Doll. in Stammaktien der zu gründenden neuen Korporation gezahlt werden sollten. Nicht übernommen wurden die 5 %igen Obligationen der American Line im Betrage von 13 686 600 Doll.

---

[1]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. S. 220ff.
[2]) Nauticus 1903 S. 264.
[3]) Commissioner of Navigation 1902 S. 68.

So verfügte denn das Morgan-Syndikat bereits über eine Flotte von rund 750000 Br. Reg.-Tons. Aber auch die Oceanic Steam Navigation Company, White Star Line, der Liverpooler Firma Ismay, Imrie & Co., der Stolz Englands, sollte bald das Schicksal der Leyland Line teilen. Diese Reederei zeichnete sich durch den Besitz einer Anzahl Dampfer von besonderer Größe und Güte aus, unter denen sich das damals größte Schiff der Welt, die „Celtic" von 20904 Br. Reg.-Tons befand[1]). Sie unterhielt zwischen New York und Liverpool einen regelmäßigen Fracht-, Personen- und Postdampferverkehr und hatte gleichsam als Fortsetzung des New Yorker Dienstes im Jahre 1874 die Occidental and Oriental Steamship Company ins Leben gerufen, die von St. Franzisko aus eine regelmäßige Verbindung nach Yokohama und Hongkong unterhielt[2]). Seit dem Jahre 1883 war sie außerdem noch an dem Neuseeland-Betrieb der Londoner Firma Shaw Savill & Albion beteiligt. Sie besaß Ende 1902 einen Schiffspark von 26 Dampfern mit 266140 Br. Reg.-Tons. Von der englischen Regierung erhielt sie als Äquivalent dafür, daß sie zwei ihrer schnellsten Schiffe als Hilfskreuzer ausgebaut hatte, eine jährliche Subvention von 3045 Doll. Der Form nach eine Aktiengesellschaft mit einem nominellen für ihre Bedürfnisse durchaus unzureichenden Aktienkapital von nur 750000 Doll.[3]), war sie in Wirklichkeit weit mehr ein privates Concern, an dem ihre Leiter, Ismay, Imrie & Co. in Liverpool und der Direktor der Belfaster Werft, Lord Pirrie, Hauptbeteiligte waren. Sie gehörte zu den geschlossensten Gesellschaften Englands. Ihre Aktionäre waren verpflichtet, die Shares vor dem öffentlichen Verkauf zunächst den anderen Aktionären anzubieten.

Der Generaldirektor der White Star Line, Bruce Ismay, lehnte anfangs jede Verhandlung mit Morgan ab und dementierte alle Gerüchte, die von einem Verkaufe seiner Gesellschaft sprachen. Auch die Drohungen Morgans, bei einer Abweisung werde er

---

[1]) Von den 26 Dampfern, welche die White Star Line 1902 besaß, waren 11 Dampfer zwischen 10000 und 12500 Br. Reg.-Tons, ein Dampfer von 17274 und die „Celtic" von 20904 Br. Reg.-Tons.

[2]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen. S. 219.

[3]) Das Nominal-Aktienkapital betrug weniger als der Bauwert des einen Dampfers der Gesellschaft „Oceanic".

mit den bereits erworbenen Gesellschaften und mit den Eisenbahnen einen heftigen Kampf gegen seine Linie führen, konnten ihn nicht zu einem Vertrage bewegen. Aber was Drohungen nicht vermochten, erreichten die schönen Vermittlerworte Pirries und die Aussicht auf hohen Gewinn. Pirrie wußte in krassen Zügen die Gefahren einer Abweisung Morgans zu zeigen, dabei das verlockende Angebot der Amerikaner in schönen Farben auszumalen. Nur schwer konnte sich Bruce Ismay von dem Erbe seines Vaters und den herrlichen Schiffen, die ihm so sehr ans Herz gewachsen waren, trennen, aber dem Drängen Pirries vermochte er nicht zu widerstehen, und so ging denn auch jenes blühende Unternehmen in die Hände der Amerikaner über, die sich nunmehr wieder des „biggest ship in the world" rühmen konnten.

Zuletzt wurde noch die British and North Atlantic Steam Navigation Company, Dominion Line, der Firma Richards, Mills & Co. in Liverpool, eine kleinere aber recht wertvolle Reederei, von dem Syndikate übernommen. Diese Reederei unterhielt mit zwölf Dampfern[1]) von zusammen zirka 75 000 Br. Reg.-Tons regelmäßige Verbindungen von Liverpool aus nach Boston und Portland und besorgte gleichzeitig die Post für Kanada. Außerdem hatte sie damals noch zwei Dampfer von zusammen 24 621 Br. Reg.-Tons im Bau, so daß sie über eine Gesamttonnage von rund 110 000 Br. Reg.-Tons verfügte. Sie stand ebenfalls mit der Belfaster Werft in Geschäftsverbindung, so daß auch hier der Einfluß Pirries den Ausschlag geben konnte.

Sowohl für die White Star Line als auch für die Dominion Line wurden als Kaufpreis der zehnfache Betrag der Gewinne des für die Schiffahrt überaus günstigen Jahres 1900 vereinbart.

So verfügte denn das Morgan-Syndikat nunmehr über nebenstehende Tonnage[2]).

Aber noch konnte die neue Gesellschaft nicht mit Erfolg ins Leben treten. Erst mußte man mit den nunmehr mächtigsten Konkurrenten im Weltverkehr, den deutschen Großschiffahrtsunternehmungen zu einer Einigung kommen. Hätten die deutschen

---

[1]) Hiervon waren allein 4 Dampfer zwischen 10000 und 13000 Br. Reg.-Tons.

[2]) Siehe Aufstellung S. 49.

Gesellschaft	Dampfer	Br. Reg.-Tons
International Navigation Company	24	180 639
Atlantic Transport Line	23	182 860
Leyland Line	49	295 133
White Star Line	26	266 140
Dominion Line	14	110 112
Total	136	1 034 884

Gesellschaften, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die geschlossen dem Amerikaner gegenübertraten und sich ihrer Stärke wohl bewußt waren, von vornherein eine feindliche Stellung gegen die Vereinigung eingenommen, so wäre wohl ein Zustandekommen des Trusts recht fraglich gewesen; jedenfalls aber hätte er eine lange Lebensdauer nicht erreicht. Dieser Tatsache wußten die Amerikaner Rechnung zu tragen. Sie traten mit den deutschen Gesellschaften in Unterhandlung und schlossen den inzwischen berühmt gewordenen Vertrag vom 4. Februar 1902 mit diesen ab.

Nunmehr konnte man an die Konstituierung der neuen Korporation denken. Noch am selben Tage kam der grundlegende Vertrag zwischen

der Firma Ismay, Imrie & Co. in Liverpool als Vertreterin der White Star Line,

der Firma Richards, Mills & Co. in Liverpool als Vertreterin der Dominion Line,

der Firma A. B. Widener & Clement A. Griscom als Vertreterin der International Navigation Company,

der Firma N. Baker als Vertreterin der Atlantic Transport Line

einerseits und dem

Bankhaus J. P. Morgan & Co. in New York

andererseits zustande.

Die wichtigsten Bedingungen dieses Vertrages sind die folgenden[1]):

[1]) Abgedruckt im Commissioner of Navigation 1902 S. 380—384. Vgl. auch Melchior a. a. O. S. 304/5.

1.

Gegenstand und Zweck des Abkommens ist der am oder vor dem 31. Dezember 1902 durchzuführende Erwerb des nachstehend aufgeführten schwimmenden Materials und Geschäftsbesitzes durch eine Korporation, die nach Anweisung der Verkäufer unter Billigung der Bankiers (J. P. Morgan & Co.) nach den Gesetzen des Staates New York oder eines anderen Staates der Union errichtet werden soll. Das Aktienkapital der Gesellschaft soll aus 120 000 000 Doll. bestehen, eingeteilt in 60 000 000 Doll. kumulative, auf 6% limitierte Vorzugsaktien (in gleicher Weise berechtigt und limitiert wie die Vorzugsaktien der United States Steel Corporation) und in 60 000 000 Doll. Stammaktien, so lange auf eine 10%ige Dividende beschränkt als von den nachstehend angeführten Debentures irgendetwas noch ausstehend ist. Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von 50 000 000 Doll. Collateral Trust Debentures (hypothekarisch sichergestellte Schuldverschreibungen), mit $4\frac{1}{2}$% verzinslich berechtigt. Die Zinsen sind halbjährlich zahlbar. Der Korporation steht das Recht zu, diese Obligationen nach fünf Jahren zu 105% zurückzuzahlen.

2.

Durch die Korporation sollen erworben werden:

1a. 750 voll eingezahlte Eintausend-Pfund-Aktien der Oceanic Steam Navigation Company in Liverpool (White Star Line), einschließlich aller von dieser Reederei in Auftrag gegebenen Neubauten und einschließlich aller Rechte, die an den Namen und die Flagge der White Star Line geknüpft sind.

1b. Das Geschäft, die Dienste, der Vermögensbestand und die Liegenschaften der Firma Ismay, Imrie & Co., die sie in Liverpool, London oder sonstwo besitzt, soweit die Vorbesitzer hierüber verfügen können, und endlich die Leitung der Oceanic Steam Navigation Company Ltd. Ausgeschlossen sind von dem Erwerb all die Besitzungen und Rechte, die in einem Spezialkontrakt zwischen den Vorbesitzern und den Bankiers erwähnt sind. In diesem Spezialkontrakt sind auch die näheren Bestimmungen über die Übergabetermine, die Bestimmungen über die laufenden Geschäfte und die Ausdehnung, in der diese von der Korporation übernommen werden sollen, enthalten.

2a. Alle Aktien der British and North Atlantic Steam Navigation Company Ltd. (Dominion Line), einschließlich aller Aktien der Mississippi and Dominion Steamship Company Ltd. und einschließlich aller in Auftrag gegebenen Neubauten dieser Gesellschaften und einschließlich aller Rechte, die an den Namen und die Flagge der Dominion Line geknüpft sind.

2b. Das Geschäft, der Betrieb, das Eigentum und die Aktiva des Hauses Richards, Mills & Co. in Liverpool, sowie deren sämtliche Filialen, Agenturen, Speditions- und Kommissionsbureaux usw., soweit sie mit den Geschäften der British and North Atlantic Steam Navigation Company Ltd. und der Mississippi and Dominion Steamship Company Ltd. in Großbritannien oder sonstwo zusammenhängen. Ausgeschlossen von dem Erwerb sind die in den Spezialkontrakten oder in den durch dieses Abkommen nicht berührten Abmachungen zwischen den Vorbesitzern und den Bankiers erwähnten Geschäfte, Besitzungen und Rechte. In diesen Spezialkontrakten oder Abmachungen sind auch die näheren Bestimmungen über die Übergabetermine, die Bestimmungen über die laufenden Geschäfte und die Ausdehnung, in der diese übernommen werden sollen, enthalten.

3. Das Aktienkapital, das Eigentum und die Aktiva der International Navigation Company (American Line und Red Star Line), einschließlich der in Auftrag gegebenen Neubauten.

4. Das Aktienkapital, das Eigentum und die Aktiva der Atlantic Transport Company of West Virginia (Atlantic Transport Line), einschließlich der von dieser Gesellschaft in Auftrag gegebenen Neubauten.

5. 118463 Stammaktien und 58703 Vorzugsaktien der Aktiengesellschaft Frederick Leyland & Co., 1900 Limited. (Leyland Line).

3.

Als Datum der Übernahme der White Star Line und der Dominion Line ist der 1. Januar 1901 anzusehen, so daß alle Gewinne, die von dieser Zeit ab bis zur offiziellen Übernahme von dieser Gesellschaft erzielt werden, der Korporation zugute kommen. Dagegen ist die Korporation verpflichtet, vom 1. Januar 1901 ab bis zu dem Tage, an welchem die kumulativen Dividenden der Vorzugsaktien der neuen Korporation beginnen zu wachsen, 5% jährliche Zinsen von den verschiedenen Kaufpreisen zu zahlen.

4.

Die Wertbemessung der vorbezeichneten Objekte ist folgende:

1a—1b. Der Wert der White Star Line und der Wert des Geschäftes, des Betriebes, des Eigentums und der Aktiva der Firma Ismay, Imrie & Co. sollen gleich sein dem zehnfachen Betrage der Reingewinne des Jahres 1900[1]).

2a—2b. Der Wert der Dominion Line und der Wert des Geschäftes, des Betriebes, des Eigentums und der Aktiva der

[1]) Es folgt nunmehr die Feststellungsmethode der Reingewinne.

Firma Richards, Mills & Co. sollen gleich sein dem zehnfachen Betrage der Reingewinne des Jahres 1900.

3—4. Die Gesamtbewertung der International Navigation Company und der Atlantic Transport Line mit ihren Neubauten und einschließlich zu tilgender 19686000 Doll. 5 prozentiger Obligationen der International Navigation Company soll 34158000 Doll. betragen.

5. Der Wert der Leyland-Line-Aktien soll 11736000 Doll. betragen, worin £815000 ausstehende Vorzugsaktien und £500000 ausstehende Obligationen nicht eingerechnet sind.

5.

Der Preis und die Zahlungsweise regelt sich wie folgt:

1a.—1b. Für den in vorstehender Weise ermittelten Wert der White Star Line und der Firma Ismay, Imrie & Co. werden bezahlt: 25% in bar, 75% in Vorzugsaktien zu Pari und außerdem eine Summe gleich $37^1/_2$% hiervon in Stammaktien zu Pari. In diesem Preis sind die in Bau befindlichen Schiffe nicht eingeschlossen.

2a.—2b. Für den in vorstehender Weise ermittelten Wert der Dominion Line und der Firma Richards, Mills & Co. werden bezahlt: 25% in bar, 75% in Vorzugsaktien zu Pari, und außerdem eine Summe gleich $37^1/_2$% hiervon in Stammaktien. In diesem Preise sind die im Bau befindlichen Schiffe nicht eingeschlossen.

3.—4. Für die International Navigation Company und die Atlantic Transport Line (ohne Neubauten und ohne Ausgleich der eigenen Zinsverpflichtung) werden bezahlt: 18314000 Doll. Vorzugsaktien zu Pari, 9157000 Doll. Stammaktien zu Pari und auf Verlangen 15844000 Doll. in bar für Neubauten und zur Entschuldung und eine weitere Barzahlung zum Ausgleich der eigenen Zinsverpflichtungen, die jedoch nicht höher als mit 6% berechnet werden dürfen.

5. Für die bezeichneten Stamm- und Vorzugsaktien der Leyland Line werden bezahlt: 11736000 Doll. in bar, nebst einer Zinszahlung, die nicht höher als mit 6% berechnet werden darf.

6.

Der ganze Rest der Vorzugs- und Stammaktien der Korporation und ebenso die 50000000 Doll. Obligationen bleiben in Händen der Verkäufer, die jedoch vorweg der Korporation ein Betriebskapital von 786000 Doll. in Vorzugsaktien und 6643000 Doll. in Stammaktien überlassen müssen. Sie sind ferner verpflichtet, wenn zu diesem Zweck durch das Bankhaus

ein Syndikat gebildet wird, diesem für 50000000 Doll. Bargeld und als Entgelt für seine Dienste die 50000000 Doll. Obligationen nebst 2500000 Doll. Vorzugsaktien und 25000000 Doll. Stammaktien zu übertragen.

7.

Die Verkäufer verpflichten sich, für das Zustandekommen der Korporation bis Ende 1902 sich zu bemühen, während das Bankhaus die Bildung des sub 6 erwähnten Syndikates versuchen will, und zwar unter den obenerwähnten Bedingungen, nämlich, daß dem Bankhaus die 50000000 Doll. Obligationen, 25000000 Doll. Stammaktien und 2500000 Doll. Vorzugsaktien übergeben werden, jedoch übernimmt das Bankhaus über den von ihm selbst gezeichneten Betrag hinaus keine persönliche Verpflichtung.

Das sind die wesentlichen Bestimmungen des am 4. Februar 1902 vorläufig geschlossenen Vertrages. Es folgen nunmehr noch die sub 2, 1b und 2b erwähnten Spezialverträge und besonderen Abmachungen [1]) über den Ankauf der White Star Line und der Dominion Line, in denen besonders die Berechnung der zu zahlenden Werte und die Modalitäten der Zahlung, die Ausführung des Vertrages seitens der Verkäufer und die Übernahme der Pflichten und Geschäfte, insbesondere auch die Übernahme der Beamten, sowohl der Bureau- als auch der Schiffsbeamten, zu mindestens den gleichen Gehältern seitens der Käufer genauen Bestimmungen unterworfen sind. Sowohl die früheren Besitzer der White Star Line als auch der Dominion Line mußten sich verpflichten, in den nächsten 14 Jahren ohne Zustimmung des Trusts sich in keiner Weise an dem Dampfschiffsverkehr der von dem Trust bedienten Gebiete als Leiter oder Agenten anderer Gesellschaften zu beteiligen, es sei denn als bloße Aktionäre oder stille Teilhaber. Diese Verpflichtung übernahm die Firma Richards, Mills & Co. nicht auch für die Linien der White Star Line im Stillen Ozean und nach Australien und Neuseeland.

Hand in Hand mit den Kaufverträgen der White Star Line und der Dominion Line ging ein Vertrag mit der Belfaster Werft, Harland & Wolff. Wie wir bereits gesehen haben, hatte der Direktor dieser Werft, Lord Pirrie, sich um das Zustandekommen des Trusts große Verdienste erworben, die denn auch

[1]) Abgedruckt im Commissioner of Navigation 1902. S. 384 ff.

nicht unbezahlt bleiben sollten. Auch mußte der neuen Korporation daran gelegen sein, sich für Neubauten eine leistungsfähige Werft zu sichern, und da die amerikanischen Schiffsbaugesellschaften wegen ihrer hohen Preise weniger in Frage kamen, Harland & Wolff dagegen bereits früher sämtliche Bauaufträge der White Star Line zur vollsten Zufriedenheit dieser Reederei ausgeführt hatten, so kam ebenfalls am 4. Februar 1902 ein Vertrag zwischen Morgan und Harland & Wolff zustande, dessen wesentlichsten Bestimmungen die folgenden sind[1]):

1. Unter der Voraussetzung des Zustandekommens der Korporation verpflichtet sich diese, unter den sub 4 angegebenen Bedingungen alle Neubauten, Umbauten und größeren Reparaturen, die auf einer Schiffsbauwerft im Vereinigten Königreiche oder in Irland ausgeführt werden sollen, nur bei Harland & Wolff in Auftrag zu geben, d. h. soweit die Leistungsfähigkeit der Werft diesen Aufträgen gewachsen ist. Der Korporation steht es jedoch frei, soviel sie will auch in Amerika bauen, umbauen und reparieren zu lassen.

2. Die Werft übernimmt die Verpflichtung, solange sie von dem Trust voll beschäftigt ist und auch sonst ohne dessen Zustimmung keine Aufträge von konkurrierenden Reedereien anzunehmen. Nur Aufträge der Hamburg-Amerika-Linie sollen auf jeden Fall zugelassen werden.

3. Die Bezahlung der Aufträge regelt sich nach folgenden Sätzen:

Alle direkten Auslagen und ein angemessener Teil der festen Verwaltungskosten und Betriebsunkosten werden der Werft erstattet. Als Unternehmergewinn erhält sie:

5 % bei Neubauten,
10 % bei Kessel- und Maschinenerneuerungen und
15 % bei allen sonstigen Reparaturen, Umbauten und Erneuerungen.

4. Das Abkommen ist zunächst für 10 Jahre geschlossen und kann nach dieser Zeit mit fünfjähriger Kündigungsfrist von beiden Kontrahenten gelöst werden.

Während so die größte und leistungsfähigste Werft Englands aufs engste in die amerikanische Interessengemeinschaft einbezogen war, erfreute sich die zweitgrößte englische Werft, John Brown & Co. in Clydebank und Sheffield zu gleicher Zeit der

[1]) Commissioner of Navigation 1902. S. 394 ff.

Gunst der britischen Regierung. Diese Werft erhielt nunmehr die Aufträge der Cunard Line und baute für diese die beiden Subventionsdampfer „Lusitania“ und „Mauretania“. Auf diese Weise war der Wettbewerb der beiden größten englischen Schiffsbauwerfte zum mindesten bezüglich der wichtigsten Abnehmer so gut wie unterbunden. Kaum aber waren die beiden Ozeanrenner fertiggestellt, da fusionierte sich Harland & Wolff mit Brown & Co., die sich die englische Regierung als rein „englische“ Werft zu erhalten gehofft hatte[1]). Der Trust hatte an seine Schiffsbauwerft so große Anforderungen gestellt, daß diese denselben besser gerecht zu werden glaubte, wenn sie ihre Leistungsfähigkeit durch die Verbindung mit Brown & Co. erweiterte, zumal da letztere durch den Besitz von Kohlen- und Erzgruben, Hochöfen und Stahlwerken in dem Bezug des Rohmaterials große Vorzüge besaß[2]). So ist denn auch heute die zweitgrößte englische Werft dem amerikanischen Einfluß unterstellt. Zur Zeit der Fusionierung beschäftigten Harland & Wolff und Brown & Co. zusammen ungefähr 32000 Arbeiter. Ihre Jahresproduktion betrug zirka 150000 Br. Reg.-Tons[3]).

Die Bedingungen des am 4. Februar 1902 zwischen dem Bankhaus J. P. Morgan & Co. und den Verkäufern der verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften geschlossenen Vertrages wurden im Laufe des Jahres 1902 glatt erfüllt, so daß die neue Korporation, die man in Deutschland alsbald allgemein als den „Amerikanisch-englischen Schiffahrtstrust“, in England als „Atlantic Shipping Combine“, in den Vereinigten Staaten als „Transatlantic Merger“ bezeichnete[4]), am 1. Dezember 1902 in Wirksamkeit treten konnte. Formell wurde die Gründung so vollzogen, daß die Organisation der International Navigation Company für die Konstituierung der neuen Korporation zugrunde gelegt wurde. Die Statuten dieser Gesellschaft wurden entsprechend geändert,

---

[1]) Hermann Levy, Die Trust- und Kartellentwicklung in Großbritannien und ihre Beziehungen zum Freihandel in Schmollers Jahrbuch 1908. Bd. 32. S. 1565ff.

[2]) Hermann Levy a. a. O. S. 1565.

[3]) Economist vom 22. Juni 1907. S. 1056/7 und Hermann Levy a. a. O. S. 1057.

[4]) Nauticus 1903. S. 265.

das Aktienkapital von 15 auf 120 Millionen Dollar erhöht. Der Name wurde in:

International Mercantile Marine Company

geändert. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte in Trenton im Staate New Yersey.

An Hand des konstituierenden Vertrages und des ersten Jahresberichtes der I. M. M. C. lassen sich die Abfindungssummen auch der White Star Line und der Dominion Line einigermaßen genau feststellen.

Morgan hatte die Leyland Line zum Preise von 11201085 Doll. erworben und diesen Besitz mit einem Gewinne von rund 500000 Doll. für 11736000 Doll. bar in das Finanzsyndikat eingebracht. Für die International Navigation Company und die Atlantic Transport Line wurden gezahlt: 15844000 Doll. in bar, 18314000 Doll. in Vorzugsaktion und 9157000 Doll. in Stammaktien, zusammen also 43315000 Doll. Gegen Übernahme der 50000000 Doll. Obligationen, 25000000 Doll. Stammaktien und 2500000 Doll. Vorzugsaktien wurden von dem Bankhause I. P. Morgan & Co. in bar in das Finanzsyndikat 50000000 Doll. eingezahlt, so daß die Kapitalverteilung des Syndikates sich vor Übernahme der White Star Line und der Dominion Line folgendermaßen gestaltete[1]).

	Bar	Bonds	Pref. Shares	Com. Shares	Total
	in Dollar				
J. P. Morgan & Co. .	—	50 000 000	2 500 000	25 000 000	27 500 000
Intern. Nav. Co. und Atlantic Transport L.	15 844 000	—	18 314 000	9 157 000	43 315 000
Leyland Line	11 736 000	—	—	—	11 736 000
Betriebskapital. . . .	—	—	786 000	6 643 000	7 429 000
Balance	22 420 000	—	38 400 000	19 200 000	80 020 000
Total	50 000 000	50 000 000	60 000 000	60 000 000	170 000 000

Die Kaufpreise der White Star Line und der Dominion Line, der Geschäfte der Firmen Ismay, Imrie & Co. und

[1]) Commissioner of Navigation 1902. S. 350.

Richards, Mills & Co. waren in dem Vertrage gleich dem zehnfachen Werte der Gewinne des Jahres 1900 angesetzt. Die Abfindung sollte zu 25 % in bar und zu 75 % in Vorzugsaktien erfolgen. Außerdem sollten die Verkäufer noch 37½ % Stammaktien der neuen Korporation erhalten. Der erste Jahresbericht der I. M. M. C. gibt nun die genauen Summen an, die aus der Bareinzahlung des Bankhauses von 50 000 000 Doll. an die Verkäufer der White Star Line und der Dominion Line und der Geschäfte der Firmen Ismay, Imrie & Co. und Richards, Mills & Co. gezahlt worden sind und zwar:

Für 25 % des Kaufpreises der White Star Line	£ 1 678 285.17. 6
Für 25 % des Kaufpreises der Dominion Line	£ 362 138.14. 8
Für 25 % des Kaufpreises des Geschäfts der Firma Ismay, Imrie & Co.	£ 169 126. 4.10
Für 25 % des Kaufpreises des Geschäfts der Firma Richards, Mills & Co.	£ 31 794. 0. 7
Zusammen	£ 2 241 344.17. 7

Hieraus ergeben sich die Gesamtabfindungen der White Star Line und der Dominion Line, nämlich:

Für 25 % des Kaufpreises der White Star Line	£ 1 678 285.17. 6	in bar
Für 25 % des Kaufpreises des Geschäftes der Firma Ismay, Imrie & Co.	£ 169 126. 4.10	
Für 75 % des Kaufpreises der White Star Line	£ 5 034 857.12. 6	in Preferred Shares
Für 75 % des Kaufpreises des Geschäftes der Firma Ismay, Imrie & Co.	£ 507 378.14. 6	
Für 37½ % des Kaufpreises der White Star Line	£ 2 517 428.16. 3	in Common Shares
Für 37½ % des Kaufpreises des Geschäftes der Firma Ismay, Imrie & Co.	£ 253 689. 7. 3	
Zusammen	£ 10 160 765.12.10	

Für 25% des Kaufpreises der Dominion Line	£	362 138.14. 8	in bar
Für 25% des Kaufpreises des Geschäfts der Firma Richards, Mills & Co.	£	31 794. 0. 7	
Für 75% des Kaufpreises der Dominion Line	£	1 086 416. 4.—	in Preferred Shares
Für 75% des Kaufpreises des Geschäfts der Firma Richards, Mills & Co.	£	95 382. 1. 9	
Für 37½% des Kaufpreises der Dominion Line	£	543 208. 2.—	in Common Shares
Für 37½% des Kaufpreises des Geschäfts der Firma Richards, Mills & Co.	£	47 691.—.10	
Zusammen	£	2 166 630. 3.10	

Kaufpreis der White Star Line und des Geschäfts der Firma Ismay, Imrie & Co. . .	£	10 160 765.12.10
Kaufpreis der Dominion Line und des Geschäfts der Firma Richards, Mills & Co. .	£	2 166 630. 3.10
Zusammen	£	12 327 395.16. 8

Diese ganz enorm hohen Abfindungssummen reduzieren sich jedoch bei näherer Betrachtung um mehr als die Hälfte. Die Preferred Shares notierten im Dezember 1902, in dem Gründungsmonat, 75, die Common Shares 21. Schon im Januar 1903 waren die Preferred Shares auf 40, die Common Shares auf 19½ gefallen. Im Mai 1903 notierten die Preferred Shares 29, die Common Shares 9. Seit dieser Zeit haben die Aktien einen wesentlich höheren Kurs nicht wieder erreicht, so daß also die Verkäufer für die Preferred Shares weniger als die Hälfte, für die Common Shares kaum den zehnten Teil des Nominalwertes der Effekten erhalten haben. Aber trotz der rückgängigen Kursentwicklung, die vorauszusehen war, können die Verkäufer mit der Abfindung durchaus zufrieden sein.

Außer an den bereits genannten Gesellschaften beteiligte der Trust sich auch noch an der National Steamship Company. Diese

Reederei verfügte über vier Dampfer und über ein Kapital von 75 000 Stammaktien à 10 £ und 25 000 Vorzugsaktien à 5 £. Hiervon gingen laut Jahresbericht der I. M. M. C. 47 323 Stammaktien und 16 353 Vorzugsaktien an den Trust über.

Die Gewinne, die das Bankhaus J. P. Morgan & Co. durch die Gründung der Korporation erzielt hat, lassen sich natürlich mit Bestimmtheit nicht feststellen. Es kommt lediglich darauf an, zu welchen Kursen sie die gegen Barzahlung von 50 000 000 Doll. übernommenen 50 000 000 Doll. Obligationen, 25 000 000 Doll. Stammaktien und 2 500 000 Doll. Vorzugsaktien auf den Markt gebracht hat. In dem Falle, daß es der Gründerbank gelungen ist, die Effekten noch im ersten Jahre des Bestehens der Korporation unterzubringen, hat sie immerhin noch einen ansehnlichen Gewinn erzielt. Ende Dezember 1903 z. B. standen die Obligationen auf 97 Doll., die Stammaktien auf 5 und die Vorzugsaktien auf $19^1/_2$. Dies ergibt für die übernommenen

50 000 000	Doll.	Obligationen . . .	48 500 000	Doll.
25 000 000	„	Stammaktien . . .	1 250 000	„
2 500 000	„	Vorzugsaktien . .	487 500	„
			50 237 500	Doll.

Demnach hätte das Bankhaus immerhin noch 237 500 Doll. an der Gründung verdient.

Kommissionen oder sonstige Vergütungen sind, wie der Jahresbericht des Trusts ausdrücklich hervorhebt, aus der Barsumme keine gezahlt worden.

IV. Kapitel.

Die Stellungnahme Englands zu dem Schiffahrtstrust.

Die ersten Nachrichten über den Schiffahrtstrust wurden in England verhältnismäßig ruhig aufgenommen. Achselzuckend erklärte Lord Belfour auf eine Interpellation hin, die wegen des Ankaufes der Leyland Line im Parlamente an ihn gerichtet wurde, solange noch der utopistische Zukunftsstaat nicht eingeführt sei, könne niemand hindern, mit seinem Privateigentum nach Gutdünken zu verfahren. Bald aber hielt Lord Chamberlain eine zündende Rede über die Gefahren, die dem englischen

Wirtschaftsleben durch die großen Trusts mit ihren Riesenkapitalien und durch die Subsidienpolitik des Auslandes drohten. Demgegenüber dürfe England nicht länger an seinen alten und veralteten Methoden festhalten. Als dann aber bekannt wurde, daß auch die stolze White Star Line den amerikanischen Kapitalisten unterlegen sei, und daß Verhandlungen zwecks Ankauf der Cunard Line schwebten, da steigerte sich die Erregung im ganzen englischen Volke, die in einer Entrüstung über das antinationale Verhalten der in Frage kommenden englischen Reeder und in bitteren Vorwürfen gegen die Regierung, die es versäumt hatte, im entscheidenden Augenblicke einzugreifen, zum Ausdruck kam. Mit Genugtuung hatte man von den Verhandlungen der deutschen Linien mit Morgan gehört und daran die Hoffnung geknüpft, auch diese Gesellschaften würden das Schicksal ihrer englischen Rivalen teilen. Aber auch in dieser Hoffnung sah man sich getäuscht. Kurz nachdem durch die Zustimmung der Generalversammlung der White Star Line der Bildung des Trusts keine wesentlichen Hindernisse mehr entgegenstanden und die öffentliche Meinung in England an der vollendeten Tatsache nichts mehr zu ändern vermochte, traten die deutschen Gesellschaften mit ihrem Abkommen mit der I. M. M. C. an die Öffentlichkeit. Nunmehr wurde bekannt, daß, im Gegensatz zu den britischen, die deutschen Gesellschaften ihre vollständige Selbständigkeit gewahrt und als gleichberechtigte Macht eine Allianz mit den Amerikanern geschlossen hatten. War schon bisher die Erbitterung über die günstige Lage der deutschen Gesellschaften der Stachel in der Wunde, die das amerikanische Vorgehen dem englischen Nationalstolz geschlagen hatte, umsomehr fühlte sich dieser Nationalstolz an seiner empfindlichsten Stelle getroffen, mußte eine Erbitterung gegen die deutschen Linien Platz greifen, nachdem bekannt wurde, daß die Amerikaner nur gestützt auf das deutsche Bündnis die Bildung der Korporation vollzogen hatten und daß die deutschen und amerikanischen Gesellschaften durch ihr gemeinsames Vorgehen in gleicher Weise Vorteile zu ziehen hofften.

Der allgemeinen Erregung im englischen Volke konnte sich die britische Regierung nicht entziehen. Etwas mußte geschehen, um die Folgen der erlittenen Niederlage abzuschwächen und um ein weiteres Umsichgreifen amerikanischen Einflusses zu verhindern.

Seitens der Admiralität wurde zunächst eine Kommission eingesetzt, welche die Frage der Dampfersubsidien für Kriegszwecke untersuchen und prüfen sollte, welche Änderungen in der jetzigen Form der Verträge und welche Erhöhung der Subsidienraten nötig seien, um den Übergang aller Schiffe, die Subsidien erhalten oder erhalten hatten, in fremde Hände ohne Zustimmung der Admiralität vertraglich auszuschließen. Aber noch ehe die Kommission zu einem Spruche gekommen war, drängten die Umstände zum Handeln.

Die Cunard Line, die älteste und berühmteste englische Post- und Schnelldampferlinie, drohte sich der Korporation anzuschließen. Diese Reederei war bereits 1840 auf Veranlassung und mit Unterstützung der englischen Regierung mit einem Kapital von £ 270 000 unter dem Namen „The British and North American Royal Mail Steam Packet Company“ ins Leben getreten und hatte sich stets des Wohlwollens der Regierung erfreuen können, die ihr durch Zuweisung der Post und durch Subventionen reiche Unterstützung hatte zu teil werden lassen [1]). Nichtsdestoweniger ließ sie es an Anerbieten für eine Fusion mit dem Trust nicht fehlen. Aber der Trust griff anfangs nicht zu, jedenfalls, weil ihm die Bedingungen der Cunard Line nicht zusagten und weil er glaubte, mit der Zeit bessere Konditionen herausholen zu können. In ihrer Isolierung fühlte sich die Cunard Line bedroht und trat nunmehr mit der Forderung um staatliche Hilfe an die britische Regierung heran. Inzwischen hatte sich auch die Erregung im englischen Volke, die der damalige Vorsitzende des Aufsichtsrats der Cunard Line, Lord Inverclyde, geschickt auszunutzen wußte, so gesteigert, daß die Regierung nicht länger mehr zögern konnte, und so kam denn jener Subventionsvertrag zustande, der in der Geschichte der Seeschiffahrt einzig dasteht und der zu den schärfsten Tarifkämpfen in der nordamerikanischen Fahrt Veranlassung gegeben hat.

Die englische Regierung bewilligte der Cunard Line ein in 20 Jahren zu amortisierendes Darlehen von £ 2600 000 (52 Millionen M.) zu $2^3/_4\,\%$ zum Bau zweier Schnelldampfer und ge-

[1]) „Cunard Line“, 1840—1907. Ein Beitrag zur Geschichte der transatlantischen Schiffahrt. Hrsg. von B. Karlsberg, Hamburg.

währte ihr außerdem noch einen Jahreszuschuß von £ 150 000 (3 Millionen M.).

Hiergegen übernahm die Cunard Line die Verpflichtung, in jeder Beziehung ein britisches Unternehmen zu bleiben. Ihre Aktien sollten in Zukunft nur noch an britische Untertanen abgegeben, die Gesellschaft von englischen Direktoren geleitet und die Schiffe von britischen Offizieren geführt werden. Sie verpflichtete sich ferner zum Bau zweier Schnelldampfer, die während einer Fahrt über den Atlantic bei gewöhnlichem Wetter eine durchschnittliche Mindestgeschwindigkeit von 24—25 Knoten per Stunde erreichen sollten[1]). Die Schiffe sollten so gebaut werden, daß sie in Kriegszeiten als Hilfskreuzer dienen könnten. Der Admiralität wurde sowohl für die Ausarbeitung der Pläne als auch für den Bau der Schiffe eine Mitarbeit und Kontrolle zugesichert, überhaupt sollte die Cunard Line in Zukunft die Pläne eines jeden neuen Schiffes von 17 und mehr Knoten Geschwindigkeit der Admiralität zur Begutachtung vorlegen. Sämtliche Schiffe der Gesellschaft sollten der britischen Regierung jederzeit zu Charter oder Kauf zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen.

Um der englischen Regierung eine Sicherheit für das gewährte Darlehen und für die Erfüllung des Vertrages zu geben, wurde diese als Mitaktionärin aufgenommen und an ihren Anteil so viele Stimmen geknüpft, daß sie befähigt wurde, Änderungen, die gegen ihren Willen in die Statuten aufgenommen werden sollten, zu verhindern. In allen Fällen jedoch, die sich auf die Verwaltung und die allgemeine Geschäftspolitik der Gesellschaft beziehen, wurde dem Regierungsanteil nur dieselben Stimmen und dieselben Rechte wie jedem vollbezahlten Geschäftsanteil zuerkannt.

Um dem Vertrage Rechtskraft zu verleihen, mußte die Cunard Line entsprechende Statutenänderungen vornehmen, die in der Generalversammlung vom 29. Juli 1903 einstimmige Annahme fanden. Der Vertrag selbst wurde im August desselben Jahres vom House of Commons mit 92 gegen 18 Stimmen bestätigt.

Schon seit Monaten war man darauf gefaßt gewesen, daß die britische Regierung, nachdem sie untätig zugesehen hatte, wie eine englische Linie nach der anderen dem Schiffahrtstruste ein-

[1]) „Cunard Line", 1840—1907 a. a. O. S. 42.

verleibt wurde, sich schließlich gezwungen sehen würde, dem Drucke der öffentlichen Meinung nachgebend, irgendwelche außerordentliche Maßnahmen im Interesse der nationalen Schiffahrt zu treffen; der Subventionsvertrag mit der Cunard-Line aber überstieg alle bisher gehegten Erwartungen und Befürchtungen. Mit Bedauern wurde seitens der Hamburg-Amerika-Linie darauf hingewiesen, daß die englische Regierung die Bildung des Trusts zum Anlaß genommen hatte, auf einem Gebiete, auf welchem es den deutschen und englichen Reedereien bisher gelungen war, ohne jede staatliche Beihilfe Hervorragendes zu leisten, nämlich auf dem Gebiete der Beförderung der Kajütspassagiere im nordamerikanischen Verkehr, dem freien Spiel der Kräfte ein Ende zu machen und durch Bewilligung einer Subvention von bisher unerhörter Höhe an die Cunard Steamship Company die Konkurrenzgrundlagen künstlich zugunsten einer einzelnen Reederei zu verschieben [1]). Obgleich Lord Balfour in einer am 30. September 1902 „at the Cuttler's feast" in Sheffield gehaltenen Rede die Subventionierung der Cunard Line als eine angemessene Vergütung für zu leistende Dienste darzustellen versucht hat [2]), kann man sie doch nicht anders als ein reines Geschenk bezeichnen, dem eine entsprechende Gegenleistung nicht gegenübersteht. Nicht nur gewährte die Regierung der Cunard zum Bau zweier erstklassigen Dampfer ein Darlehen von 52 000 000 M. zu dem billigen Zinsfuße von $2^3/_4\,\%$, sie gab ihr gleichzeitig auch einen Jahreszuschuß, der groß genug ist, nicht nur die Zinsen, sondern auch noch die jährliche Amortisationsquote der Anleihe zu decken. Was die Gegenleistungen anbelangen, so stellen sich diese doch bei näherer Betrachtung als recht geringfügige dar. Die Übernahme der Verpflichtung, stets eine rein britische Gesellschaft zu bleiben, kann man als ein großes Opfer, das von der Cunard Line gebracht

---

[1]) Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie für das Geschäftsjahr 1902.

[2]) Lord Belfour sagte bei dieser Gelegenheit: „The Cunard Company is also to receive from the Government a subsidy in lieu of the present Admiralty subvention, amounting to £ 150 000 a year. This sum may, perhaps, appear at first sight a somewhat large one; but J can assure you that the point has been most carefully considered, and we have come to the conclusion that this sum is not more than a fair remuneration for the services to be rendered."

wird, nicht bezeichnen. In der Verpflichtung, gegebenenfalls der Regierung zu angemessenen Preisen ihre Schiffe zu verchartern oder zu verkaufen, ist im Grunde genommen nichts anders als ein weiteres Privileg der Gesellschaft zu erblicken, das darin besteht, daß die Regierung, wenn sie gezwungen ist, Dampfer zu chartern oder zu kaufen, in erster Linie die Cunard Line zu berücksichtigen hat. Die einzige wirkliche Gegenleistung besteht darin, daß die Gesellschaft für die Kriegsbereitschaft ihrer Schiffe besondere Aufwendungen zu machen hat[1]) und daß die Betriebskosten der neuen Dampfer so außerordentlich hohe sind, daß eine Rentabilität der Schiffe nicht zu erzielen ist.

Die beiden Subventionsdampfer, die „Lusitania“ und „Mauretania“ wurden Ende 1907 in Dienst gestellt und haben den Engländern das blaue Band des Ozeans (the blue ribbon of the ocean)[2]), daß sie 1898 an den Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ verloren hatten[3]), zurückerobert. Die deutschen Gesellschaften haben bisher einen Versuch, das „Blaue Band“ wiederzuerlangen, nicht gemacht, da sie darauf verzichten, mit so ungleichen Waffen zu kämpfen. Sie hatten den Ozeanrekord nicht infolge direkter oder indirekter Subventionen geschlagen, sondern dank ihrer eigenen Kraft. Direkte Staatsunterstützungen haben sie bisher keine erhalten und solche auch niemals begehrt.

Die Gewährung der hohen Unterstützungen an die Cunard Line ist aber deshalb so sehr zu bedauern, weil England hierdurch den übrigen schiffahrtstreibenden Nationen Veranlassung gegeben hat, sich gegenseitig mit Subsidien zu überbieten, was

---

[1]) Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd haben diese Kosten stets ohne jede Vergütung übernommen. Ihre Schiffe stehen im Kriegsfalle der deutschen Regierung zur Verfügung, ohne daß sie für diese Bereitstellung jemals auch nur einen Pfennig erhalten haben.

[2]) „blue ribbon“ nennt der Engländer das stolze Siegeszeichen seiner großen Pferderennen, das symbolisch auch auf den Wettbewerb der Ozeanschnelldampfer übertragen wurde.

[3]) Von „Kaiser Wilhelm der Große“ mit 23,00 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit ging der Rekord 1900 auf den Dampfer „Deutschland“ der Hamburg-Amerika-Linie, der 23,51 Knoten erreichte, von diesem wieder auf den Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II.“ mit 23,58 Knoten Geschwindigkeit über, der ihn 1907 der „Lusitania“ mit über 25 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit abtreten mußte.

schließlich dahin führen muß, daß keine Nation, die auf die Erhaltung ihres Handels und ihrer Schiffahrt angewiesen ist, mehr zurückstehen kann. „Es wird ein wütender Kampf der Finanzminister auf den Meeren ausbrechen, der alle beteiligten Länder aufs schwerste schädigt und schließlich nicht einmal der Schiffahrt und dem Handel nützt“[1]). Zuletzt wird nichts anderes mehr übrig bleiben, als daß die Staaten zusammentreten, um nach Art der Zuckerkonvention den unsinnigen Aufwendungen für immer ein Ende zu machen.

So war denn dem Übergang der Cunard Line in amerikanische Hände entgegengearbeitet worden; aber fast eine Million Br. Reg. Tons von Schiffen, die mit zu den besten Englands gehörten, hatte der Trust in sich aufgenommen. Zwischen der White Star Line und der britischen Regierung bestand noch ein Vertrag, der die Schiffe der Reederei noch für einige Jahre der Admiralität zur Verfügung stellte. Nunmehr war zu befürchten, daß die Riesendampfer der White Star Line durch Unterstellung unter die amerikanische Flagge, auch für den Kriegsfall England verloren gehen würden. Um sich nun diese Schiffe auch fernerhin als Hilfskreuzer zu sichern und zur weiteren Beschwichtigung der Erregung im Volke, traf die britische Regierung mit Morgan ein Abkommen, dessen wesentlichsten Bestimmungen wir hier wiedergeben[2]).

1. Die in dem Trust vereinigten, englischen Gesellschaften sollen, solange sie die in diesem Vertrage festgelegten Bedingungen erfüllen, von der britischen Regierung in keiner Weise von der übrigen englischen Handelsflotte differenziert werden.

2. Die englischen Gesellschaften der Korporation sollen auch fernerhin britische Unternehmen bleiben. Wenigstens die Hälfte ihrer Direktoren sollen Engländer sein.

3. Kein englisches Schiff der übernommenen Gesellschaften noch irgendein Dampfer, der später für eine solche gebaut wird, soll einer ausländischen Flagge zugeführt werden. Ausnahmen hiervon können nur nach schriftlicher Einverständniserklärung der britischen Regierung gemacht werden, jedoch darf die Zustimmung der Regierung nicht in unvernünftiger Weise vorenthalten werden.

---

[1]) Thieß, Deutsche Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 103.

[2]) Abgedruckt im Commissioner of Navigation 1903. S. 294 ff.

4. Die Offiziere der englischen Schiffe, auch der später erbauten, sollen Engländer sein; die übrige Besatzung soll in einem angemessenen Verhältnis aus Briten bestehen.

5. Sämtliche englische Schiffe der Korporation sollen der Admiralität jederzeit zu Charter und Kauf zu angemessenen Bedingungen zur Verfügung stehen.

6. Wenigstens die Hälfte der neuzuerwerbenden Tonnage, sei es durch Neubauten oder durch Kauf alter Schiffe, soll der englischen Flagge zugeführt werden.

7. Sollte es sich erweisen, daß die Vereinigung eine der britischen Handelsflotte oder dem britischen Handel schädliche Politik treibt, so ist die Regierung ermächtigt, das Abkommen aufzuheben.

8. Der Vertrag ist für 20 Jahre geschlossen und soll mit beiderseitiger fünfjähriger Kündigungsfrist nach Ablauf dieser Zeit bestehen bleiben.

Durch diesen Vertrag hat Morgan der I. M. M. C. die wohlwollende Behandlung der englischen Regierung gesichert. Auf die Verpflichtung, die Schiffe unter englischer Flagge zu belassen, konnte er ohne Bedenken eingehen. Einmal war ja doch infolge der gesetzlichen Bestimmungen in den Vereinigten Staaten an eine Unterstellung der übernommenen Schiffe unter die amerikanische Flagge wenigstens in absehbarer Zeit nicht zu denken und zweitens hatte der Trust auch kein wirtschaftliches Interesse daran, die Flagge zu wechseln, denn „bei so ausgefahrenen Geleisen, wie sie dem Verkehr zwischen Europa und Nordamerika zur Verfügung stehen, fragt kein Kaufmann danach, unter welcher Flagge die Waren hin- und hergehen“ [1]). Im Gegenteil mußte der Trust Wert darauf legen, die alte Flagge jeder einzelnen Reederei zu erhalten, da andernfalls er auf die Beförderung der englischen und belgischen Post verzichten und ein noch sehr viel stärkeres Aufflammen der englischen Volksstimmung befürchten mußte. Da auch die Löhne für englische Schiffsmannschaften um fast ein Drittel geringer sind als für amerikanische Seeleute, so lag die Verpflichtung, die Schiffe mit überwiegend englischem Personal zu bemannen, durchaus im Interesse des Trusts. Was die Zurverfügungstellung der englischen Trustschiffe im Kriegsfalle anbelangt, so ist es doch sehr wahrscheinlich, daß eine solche Bestimmung im Falle eines

[1]) Wiedenfeld, Preuß. Jahrb. 1902. S. 551.

Krieges der Vereinigten Staaten mit England auf dem Papiere geschrieben bleibt.

In diesem Zusammenhange möchte ich noch kurz auf die Stellungnahme der bedeutendsten, im nordatlantischen Verkehr tätigen französischen Gesellschaft, der Compagnie Générale Transatlantique, eingehen. Diese Reederei hat der Trust geglaubt, als quantité négligeable außer acht lassen zu können und das ist recht bezeichnend für die geringe Bedeutung, die man der Gesellschaft beigemessen hat, die dank der weit übertriebenen Subventionspolitik Frankreichs[1]) sich zu einem unglaublich schwerfälligen Unternehmen ausgestaltet hat[2]). Recht charakterisierend für die Geschäftsgebahrung der Transatlantique sind die wenigen Worte, die der Vorsitzende Péreire in einer Generalversammlung vom Juni 1902 über die Stellungnahme der Gesellschaft zu dem Schiffahrtstrust sprach.

Er führte ungefähr folgendes aus: „Der Verwaltungsrat hat sich in dieser Frage weder indifferent noch untätig verhalten. Sollten wir den Schöpfern des Trusts entgegengehen und die Einleitung von Verhandlungen nachsuchen? Einer derartigen Erniedrigung konnten wir uns keinesfalls aussetzen. Andrerseits hat sich aber der Trust nicht an uns gewandt. Im übrigen befanden wir uns auch nicht in der Lage, uns einer derartigen Gruppierung anzuschließen, woran uns zu erinnern, die Regierung nicht unterlassen hat. Ich habe nicht nötig, Sie darauf hinzuweisen, daß nach dem Wortlaut Ihres Kontraktes und mit Rücksicht auf die Ihnen zufließenden staatlichen Subventionen es Ihnen verboten ist, sich an einer Kombination zu beteiligen, die darauf hinzielt, das Kapital des Unternehmens, sowie das für den Seeschiffahrtsdienst bestimmte Schiffsmaterial in die Hände des Auslandes zu bringen.

---

[1]) Die Compagnie Générale Transatlantique verfügte Ende 1910 über einen Schiffspark von 71 Schiffen mit 271157 Br. Reg.-Tons. Bei einem Aktienkapital von 31200000 Frcs. erhielt sie in diesem Jahre an Subventionen 10026040 Frcs., gleich einer Verzinsung von ca. 32% des Aktienkapitals; ein Beweis dafür, daß die Reederei nur durch Staatskrücken künstlich hochgehalten wird.

[2]) Hierüber bei Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen S. 248, einige recht interessante Beispiele.

Ist die Transatlantique somit in ein direktes Vertragsverhältnis zu dem Trust nicht getreten, so hat sie sich durch dessen Gründung schließlich doch veranlaßt gesehen, im Januar 1903 dem „Nordatlantischen Dampferlinienverbande“ beizutreten, der nunmehr ein Bindeglied zwischen ihr und dem Trust bildet.

V. Kapitel.

Die Stellungnahme Deutschlands zu dem Schiffahrtstrust.

Aber nicht nur in England, auch in Deutschland hatte die Gründung des Schiffahrtstrusts große Bestürzung hervorgerufen. In Überschätzung der amerikanischen Kapitalmacht und in Unterschätzung der Organisation unserer Großschiffahrtsunternehmungen wurden Befürchtungen laut, Morgan werde nunmehr auch die Aktien der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd aufkaufen und diese Reedereien dann lediglich im Interesse der amerikanischen Industrieausfuhr betreiben. Wenn schon die englische Schiffahrt vor den Amerikanern habe kapitulieren müssen, sagte man, so werde die um so viel schwächere deutsche erst recht nicht standhalten können. Gesteigert wurde die Unruhe noch durch geringe Umsätze in Aktien der Hamburg-Amerika-Linie, die man mit den vermeintlichen Plänen Morgans in Verbindung brachte, und durch zahlreiche falsche Gerüchte. Nur von den leitenden Persönlichkeiten der Schiffahrtsgesellschaften wurden die Befürchtungen nicht geteilt, und in der Tat war die Gefahr auch nicht allzugroß.

Die Betriebskonzentration stellt bei unseren Schiffahrtsunternehmungen nicht zugleich auch eine Besitzkonzentration dar, wie dies in England der Fall war. Die Aktien verteilen sich vielmehr in Deutschland unter viele Tausend Hände, so daß also ein Aufkauf unter der Hand fast unmöglich gewesen wäre. Systematische Ankäufe eines erheblichen Teiles der Aktien aber an der Börse hätten den Kurswert der Papiere so bedeutend gesteigert, daß sie weit über den wirklichen Wert hätten bezahlt werden müssen. In der Tat sind aber die Aktien der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd zur Zeit der Gründung des Schiffahrtstrusts um mehrere Dutzend von Prozenten gefallen, so daß damals also größere Umsätze nicht stattgefunden haben

können. Aber auch im allgemeinen ist ein Ankauf deutscher Schiffahrtsunternehmungen nicht so einfach. Thieß sagt in seiner Abhandlung über die Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt[1]):

„In Bremen — ebenso wie in Hamburg — ist das Gros der Schiffartsaktien in außerordentlich festen Händen, bei Kaufleuten, die nicht nur mit dem Werte der Aktien, sondern mit ihrem ganzen Beruf und Geschäft an der großen Reederei und ihrer Leitung in vaterstädtischem Sinne interessiert sind. Für all diese Leute haben die Aktien einen besonders hohen Affektions- und Geschäftswert, und sie müßten unverhältnismäßig teuer bezahlt werden, viel teurer, als irgend ein fremder sie verwerten könnte. Man darf sich da durch den kleinen Teil der Aktien, die an der Börse schwimmen und leicht beweglich der Spekulation dienen, nicht täuschen lassen. Es steht fest, daß dort nur kleine Mengen und Umsätze die Schwankungen bewirken. Angenommen, die Bremer Aktien wären zu einem sehr hohen Preise angekauft, dann würden die früheren Inhaber schon am nächsten Tage zusammengekommen sein und kalkuliert haben: jetzt sitzt die Konkurrenz auf übermäßig hoch einstehendem Material. Damit kann sie nicht billig arbeiten, geborgt wird ihr auch nichts mehr darauf. Sie muß jedem Angriffe einfach stillhalten. Wir dagegen haben jetzt Bargeld wie nie; wir machen ihnen jetzt eine Konkurrenz auf, daß ihnen die Augen übergehen, und wenn sie nicht mehr mittun können, nehmen wir unseren Besitz billig zurück."

Es wäre also ein Übergang der deutschen Großschiffahrtsunternehmungen in amerikanische Hände nur mit Zustimmung der Gesellschaften selbst möglich gewesen. Hierzu war es aber nötig, daß man offen an sie herantrat, und das hat Morgan getan. In dem Rundschreiben, das die Hamburg-Amerika-Linie auf die fortwährenden Anfragen hin im April 1902 den verschiedenen Zeitungsredaktionen zugehen ließ, wird ausdrücklich betont, „daß die deutschen Schiffahrtsgesellschaften es abgelehnt haben, dem amerikanisch-englischen Syndikat beizutreten, um in jeder Beziehung ihre Unabhängigkeit zu wahren." Auch soll ein Angebot der Morgangruppe, die von der Hamburg-Amerika-Linie und dem

[1]) Thieß, Organisation und Verbandsbildung a. a. O. S. 12.

Norddeutschen Lloyd im Jahre 1902 zu emittierenden je 20 Millionen neue Aktien in größeren Posten zu übernehmen, rundweg abgelehnt worden sein.

Obschon somit eine große Gefahr für unsere Reedereien nicht bestand, so wurden die an die gehegten Befürchtungen geknüpften Ermahnungen zur Wachsamkeit von den leitenden Stellen doch gewürdigt. Sowohl von der Hamburg-Amerika-Linie als auch vom Norddeutschen Lloyd wurden noch in demselben Jahr Statutenänderungen vorgenommen, die beide Gesellschaften als rein deutsche Unternehmen für die Zukunft sicherstellen. In der Hauptversammlung der Hamburg-Amerika-Linie vom 28. Mai 1902 wurde bestimmt, daß die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats in Zukunft „deutsche Reichsangehörige sein und ihren Wohnsitz innerhalb des Deutschen Reiches haben müssen." Bei den Abstimmungen soll die absolute, bei den Wahlen die relative Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheiden mit folgenden Ausnahmen:

§ 19. Abs. 2. Bei Beschlußfassung über eine Abänderung eines Gegenstandes des Unternehmens oder über eine Vereinigung der Gesellschaft mit einer anderen inländischen Gesellschaft ist eine Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlußfassung vertretenen Aktienkapitals erforderlich. Über folgende Gegenstände:

1. Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach einem außerhalb des Deutschen Reiches gelegenen Orte;
2. Abänderung der in den §§ 11 und 12 Abs. 1 der Satzungen enthaltenen Bestimmungen, wonach die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstandes deutsche Reichsangehörige sein und ihren Wohnsitz innerhalb des Deutschen Reiches haben müssen;
3. Abänderung der Bestimmungen des § 19 Abs. 2 der Satzungen (siehe oben);
4. bezüglich der Auflösung der Gesellschaft,

liegt ein gültiger Beschluß nur dann vor, wenn derselbe in einer Hauptversammlung mit einer Mehrheit von $^4/_5$ des in derselben vertretenen Aktienkapitals gefaßt und der Beschluß in einer zweiten Hauptversammlung, die frühestens sechs und spätestens acht Wochen nach der ersten Hauptversammlung stattzufinden hat, mit einer Mehrheit von gleichfalls $^4/_5$ des vertretenen Aktienkapitals bestätigt worden ist.

Der nämlichen erschwerten Beschlußfassung bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, welche den Verlust oder eine

Einschränkung der Selbständigkeit der Gesellschaft zugunsten ausländischer Unternehmer zur Folge haben würden.

Ähnliche Satzungsänderungen wurden auch vom Norddeutschen Lloyd in der außerordentlichen Generalversammlung vom 23. Juni 1902 genehmigt, nur mit dem Unterschied, daß ein die Nationalität oder die Selbständigkeit des Unternehmens gefährdender Beschluß zu seiner Gültigkeit der Zustimmung einer Dreiviertel-Mehrheit des gesamten Grundkapitals bedarf. Der Beschluß muß ebenfalls von einer zweiten Generalversammlung, die frühestens sechs und spätestens acht Wochen nach der ersten Generalversammlung stattfinden soll, mit gleichfalls Dreiviertel-Mehrheit des gesamten Grundkapitals genehmigt werden.

Durch diese Satzungsänderungen sind die Schiffahrtsgesellschaften als rein deutsche Unternehmen vollkommen sicher gestellt. Es ist Fürsorge getroffen worden, daß nicht durch eine zufällige Majorität Beschlüsse gefaßt werden, die auf den Charakter der Nationalität und auf die ganze Geschäftsgebahrung der Unternehmen einen im nationalen Sinne unerwünschten Einfluß haben können. Eine Gestaltung der Dinge, die ein derartiges Überwiegen ausländischen Einflusses ermöglichen, muß bei der Kapitalverteilung unserer Gesellschaften m. E. als vollkommen ausgeschlossen betrachtet werden.

Haben die deutschen Schiffahrtsgesellschaften es abgelehnt, dem amerikanisch-englischen Syndikate beizutreten und alles vermieden, was in irgend einer Weise ihre Nationalität und Selbständigkeit hätte gefährden können, so konnte ein harmonisches Zusammenarbeiten mit dem Trust für sie nur von Vorteil sein. War auch eine Gefahr, daß unsere Gesellschaften unter amerikanischen Einfluß kommen könnten, weniger vorhanden, so stand doch zu befürchten, daß der stark überkapitalisierte, an einem gewaltigen Überschuß an Tonnage leidende Trust mit allen Mitteln versuchen würde, Verbindungen mit den deutschen Häfen einzurichten und auf Kosten der deutschen Schiffahrt hier Gebiet zu erobern. Bei einem Nichtzustandekommen eines Einverständnisses unserer Gesellschaften mit dem Trust wäre ein scharfer Tarifkampf unvermeidlich gewesen. Wohl konnten unsere Gesellschaften, gestützt auf die inzwischen vollendete straffe Organisation und die hohe Bewertung ihrer Aktien, dem Ausgange

eines Streites mit dem Trust mit Zuversicht entgegensehen — sowohl an Kapitalkraft als auch an Tonnage [1]) waren sie ihm überlegen —, aber ein solcher Kampf schien weder erwünscht noch nötig. Vielmehr mußten unsere Reedereien ein Interesse an dem Zustandekommen des Trusts haben, schien es doch, als ob durch dessen Bildung ihr alter Wunsch, die Regelung des englisch-amerikanischen Verkehrs in Erfüllung gehen sollte. Hatten sie vor der Trustgründung mit den verschiedenen sich gegenseitig aufs schärfste bekämpfenden und aufeinander eifersüchtigen englischen Linien zu verhandeln, so mußte nunmehr durch die Zusammenfassung der Reedereien unter eine einheitliche Organisation eine Verständigung weit leichter zu erzielen sein.

Demgegenüber waren die Amerikaner auf ein Bündnis mit den deutschen Linien angewiesen. Ich habe bereits an anderer Stelle erwähnt, daß der Trust nicht mit Erfolg ins Leben treten konnte, ohne den Boden einer Verständigung mit unseren Reedereien gefunden zu haben, daß nur, gestützt auf das deutsche Bündnis, die Amerikaner die Bildung des Trusts wagen konnten. Die für die englischen Linien gezahlten außerordentlich hohen Preise erforderten eine sofortige bessere Ausnutzung des Materials unter Vermeidung von Tarifkämpfen. Der von vornherein an einer inneren Notlage leidende Trust hätte einem energischen Vorgehen der deutschen Linien nicht standhalten können; jedenfalls wäre hierdurch die Unterbringung der Kapitalien, die ohnehin nicht leicht war, sehr erschwert worden. Wie sehr den Amerikanern an dem Bündnisse mit den deutschen Linien gelegen war, geht klar daraus hervor, daß bereits vor dem Ankauf der wichtigsten Linien, für den Fall des Zustandekommens der Korperation, die Bedingungen des deutsch-amerikanischen Vertrages festgelegt waren, und aus dem weitgehenden Entgegenkommen der Amerikaner gegen die deutschen Ansprüche.

In Berlin, Cöln, London und New York waren die Verhandlungen über das Bündnis geführt worden [2]), die zugleich mit den die I. M. M. C. begründenden Verträgen am 4. Februar 1902

---

[1]) 1902 verfügte der Trust über 1034884 Br. Reg.-Tons; die Hamburg-Amerika-Linie und der Lloyd zusammen über rund 1200000 Br. Reg.-Tons.

[2]) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1903.

zum Abschluß kamen. Um jedoch das Zustandekommen des Trusts nicht zu gefährden, sollte eine Veröffentlichung des Vertrages erst erfolgen, nachdem die Aktionäre der White Star Line dem Übergang ihrer Gesellschaft in amerikanische Hände endgültig zugestimmt hatten. Wenige Tage nachdem dies geschehen war, legte die Hamburg-Amerika-Linie am 24. Mai 1902 ihren Aktionären und der Presse die wichtigsten Bestimmungen des deutsch-amerikanischen Vertrages vor, die wir in nachstehendem, einschließlich der einleitenden Worte der Hamburg-Amerika-Linie, in ihrem Wortlaut wiedergeben.

Zu dem von uns der außerordentlichen Generalversammlung vorgeschlagenen Zusatze zu § 26 unserer Statuten, welche eine etwaige Gewinnbeteiligung anderer Gesellschaften betrifft, beehren wir uns, Ihnen die folgenden Erläuterungen zu geben:

In New York sind vor Jahresfrist unter Führung der Firma J. P. Morgan & Co. Interessenten zusammengetreten zum Zwecke der Verschmelzung großer an der nordatlantischen Fahrt beteiligter Dampfschiffsgesellschaften in einen Trust. Nachdem hervorragende englische und amerikanische Reedereien diesem Trust beizutreten sich bereit erklärt hatten, erwuchs uns die Aufgabe, zu diesem außerordentlichen Vorgange, der eine völlige Umwälzung der bestehenden Verhältnisse herbeizuführen geeignet war, Stellung zu nehmen.

Wir durften die Gefahr dieser Kombination ebensowenig verkennen, wie wir im Hinblick auf die besonders durch die Eifersucht der englischen Linien untereinander geschaffenen unbefriedigenden Verhältnisse, den großen Wert verkennen durften, den die Herbeiführung einer seit vielen Jahren vergeblich angestrebten umfassenden Betriebsvereinigung in sich schloß.

Darüber konnte kein Zweifel bestehen, daß wir Vorschlägen nicht näher treten konnten, welche geeignet waren, wenn auch nur indirekt, die Nationalität und die Selbständigkeit unserer Gesellschaft in irgendeiner Form zu berühren. Es mußten also Mittel und Wege gefunden werden, diese unerläßlichen Voraussetzungen aufrecht zu erhalten und doch so weit Anschluß an das zu begründende Syndikat zu finden, daß ein freundschaftliches Zusammenwirken zwischen den Parteien gewährleistet war. Lange Verhandlungen führten zum Abschluß eines Vertrages zwischen dem Syndikate einerseits und unserer Gesellschaft und dem Norddeutschen Lloyd andererseits, von welchem wir überzeugt sind, daß er diesen Zwecken völlig entspricht.

Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind die folgenden:

1. Das Syndikat verpflichtet sich, weder direkt, noch indirekt Aktien der deutschen Gesellschaften zu erwerben; ebenso übernehmen die deutschen Gesellschaften die Verpflichtung, sich des direkten oder indirekten Erwerbes von Aktien des Syndikats zu enthalten.

2. Um trotzdem den vertragschließenden Parteien ein direktes Interesse an den Ergebnissen ihrer Betriebe einzuräumen, haben sich die beiden deutschen Gesellschaften verpflichtet, dem Syndikate alljährlich den Anteil an ihrer Dividende auszuzahlen, welcher einem Besitze von mindestens 20 Millionen Mark in Aktien entsprechen würde. Diese Bestimmung ist zu einer Zeit vereinbart worden, als das Aktienkapital der beiden deutschen Gesellschaften je 80 Millionen Mark betrug. Für den inzwischen bekanntlich eingetretenen Fall einer Kapitalerhöhung ist dem Syndikat das Recht vorbehalten, die Summe, von welcher die ihm zukommende Dividende zu berechnen ist, bis auf 25 % des Aktienkapitals zu erhöhen. Die Gegenleistung des Syndikats besteht darin, daß es sich verpflichtet hat, den beiden deutschen Gesellschaften auf den gleichen Betrag, also auf mindestens 20 Millionen Mark, eine Verzinsung von 6 % aus den Mitteln des Syndikats zu vergüten.

3. Um ein ersprießliches Zusammenwirken der beiden Parteien herbeizuführen, ist beschlossen worden, ein Komitee einzusetzen, welches die Aufgabe hat, über die getreuliche Ausführung des geschlossenen Vertrages zu wachen, die ständige Fühlung zwischen den deutschen Gesellschaften und dem Syndikat aufrechtzuerhalten und über Angelegenheiten, welche die gemeinsamen Interessen berühren, eine Verständigung herbeizuführen. Dieses Komitee soll aus zwei Mitgliedern des Syndikats und zwei Vertretern der deutschen Gesellschaften bestehen.

4. Die Vereinigung soll ein Schutz- und Trutzbündnis darstellen; das Syndikat und die beiden deutschen Gesellschaften verpflichten sich daher auch, einander beizustehen gegen Eingriffe fremder Konkurrenz.

5. Wenn eine der Parteien zeitweilig, um ihrem Verkehr zu genügen, mehr Schiffe braucht, als zu ihrer Verfügung stehen, so soll sie gehalten sein, ehe sie solche Schiffe von fremden Reedereien chartert, der anderen Partei das Recht zu geben, solche Extradampfer ihr zu den im Vertrage näher festgelegten Bedingungen zu überlassen.

6. Das Syndikat verpflichtet sich, ohne die Zustimmung der beiden deutschen Gesellschaften keines seiner Schiffe nach einem deutschen Hafen zu senden. Dagegen verpflichten sich die deutschen Gesellschaften zur Einhaltung gewisser Grenzen hinsichtlich ihres Verkehres von den Häfen Großbritanniens. Diese Verpflichtungen verhindern jedoch nicht:

a) die völlige Fortführung gegenseitig schon bestehender Verbindungen,
b) die zukünftige Einbeziehung britischer Häfen für irgendwelche Verbindungen, wohin das Syndikat nicht selbst Linien von England aus unterhält,
c) die zukünftige Aufnahme britischer Häfen für die Linien der deutschen Gesellschaften nach Südamerika, Mexiko oder Westindien, selbst wenn das Syndikat dorthin von England aus Linien unterhält.

7. Gegen die für seine sämtlichen zwischen Großbritannien und Nordamerika verkehrenden Linien übernommene Verpflichtung des Syndikats, mit nicht mehr als zwei Schiffen wöchentlich in jeder Richtung einen französischen Hafen anzulaufen, verpflichten sich die deutschen Linien, wie bisher so auch fernerhin, mit ihren in der Fahrt nach und von Nordamerika beschäftigten Schiffen belgische Häfen nicht zu berühren und versprechen, daß jede von ihnen nicht mehr als 75 mal im Jahre ausgehend und ebensooft einkommend (insgesamt also nicht mehr als 300 mal) ihre an der Fahrt nach und von Nordamerika beschäftigten Schiffe englische Häfen anlaufen lassen wird. Vermehren die deutschen Linien ihre Abfahrten aus französischen Häfen, was ihnen jederzeit freisteht, so ist auch das Syndikat berechtigt, eine im Verhältnis gleiche Vermehrung vorzunehmen.

8. Die Errichtung neuer Dampfschiffslinien oder die Ausdehnung einer bestehenden Verbindung, wenn sie so umfangreich ist, daß sie eine Verdoppelung der Zahl der Expeditionen darstellt, soll, ehe sie durchgeführt wird, Gegenstand einer Beratung des unter Ziff. 3 erwähnten Komitees sein. Das Komitee ist nicht berechtigt, die Errichtung solcher neuer Verbindungen oder die Durchführung solcher Betriebsausdehnungen zu verhindern. Dagegen ist aber vereinbart worden, daß, wenn das Syndikat eine solche Ausdehnung oder die Errichtung einer neuen Linie vornehmen will, es gehalten ist, den deutschen Gesellschaften eine Beteiligung von einem Drittel daran zur Verfügung zu stellen. Die gleiche Verpflichtung übernehmen auch die deutschen Gesellschaften gegenüber dem Syndikate. Diese Beteiligung soll in der Form durchgeführt werden, daß die Partei, welche dieselbe in Anspruch nimmt, den dritten Teil des für die Erweiterung erforderlichen Kapitals mit 5 % der unternehmenden Partei verzinst und dafür an dem Gewinne und Verluste der bezüglichen Erweiterung zu $^1/_3$ beteiligt ist. Diese Bestimmungen beziehen sich jedoch nicht auf Küstenlinien und ähnliche kleinere Unternehmungen.

9. Das Nordatlantische Kajüts-Passage-Geschäft der beiden Parteien wird durch einen Sondervertrag, der die Herbeiführung

eines Pools für diesen Geschäftszweig zum Gegenstande hat, geregelt. Für das Passage-Geschäft der III. Klasse bleibt die Pool-Vereinigung bestehen, welche schon seit mehr als zehn Jahren zwischen den in Betracht kommenden Gesellschaften in Wirksamkeit ist.

10. Die Herbeiführung ähnlicher Vereinbarungen für das Frachtgeschäft ist über die schon bestehenden Verträge und über die in Absatz 4 vorgesehene gegenseitige Fürsorge hinaus, vorläufig nicht in Aussicht genommen.

11. Im Falle von Differenzen, welche die Mitglieder des Komitees nicht unter sich zu schlichten vermögen, wird je nach der Natur des Streitpunktes entweder eine von den beiderseitigen Aufsichtsrats-Korporationen gewählte Kommission oder ein unparteiisches Schiedsgericht entscheiden.

12. Für die Dauer eines etwaigen Krieges zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten oder England und den Vereinigten Staaten tritt der Vertrag außer Kraft.

13. Der Vertrag ist auf die Dauer von 20 Jahren geschlossen. Es soll aber jeder Partei freistehen, nach Verlauf von 10 Jahren eine Revision des Vertrages zu beantragen, und wenn diese in zufriedenstellender Weise nicht erzielt werden kann, nach Verlauf eines weiteren Jahres sich von dem Kontrakte zurückzuziehen.

14. Der Hamburg-Amerika-Linie gegenüber hat das Syndikat die Verpflichtung übernommen, derselben (unbeschadet der Bestimmungen in Absatz 8) den Verkehr zwischen New-York und Ostasien sowie den Verkehr zwischen New-York und Westindien allein zu überlassen.

Die übrigen Bestimmungen des Vertrages kommen, weil rein technischer Natur, hier nicht in Betracht.

Der Veröffentlichung dieses Vertrages durch die Hamburg-Amerika-Linie ist die gleiche Veröffentlichung durch den Norddeutschen Lloyd gefolgt. Unter Weglassung des sich lediglich auf die Hamburg-Amerika-Linie beziehenden Passus 14 in dem Wortlaut der mitgeteilten Vertragsbestimmungen genau übereinstimmend, weicht sie nur in der Begründung, welche Aufsichtsrat und Vorstand des Lloyd hinzufügen, ab. Der Lloyd läßt mehr den geschäftlichen Standpunkt hervortreten und gleichzeitig die Motive erkennen, welche dazu geführt haben, daß das Verhältnis der deutschen Gesellschaften sich so wesentlich anders gestaltet hat, als dies bei den englischen Gesellschaften der Fall war. Er hebt besonders hervor, daß der beschränkte Wettbewerb, in welchem die deutschen zu den englisch-amerikanischen Dampfer-

linien standen, keine Veranlassung gegeben habe, die Frage des Beitritts zu der Trustgesellschaft zu erörtern und läßt besonders den Gegensatz hervortreten, in welchem die englischen Gesellschaften hierzu standen.

Sehen wir uns nunmehr die einzelnen Bestimmungen des Vertrages etwas näher an, und versuchen wir, ihre Wirkungen bis zum heutigen Tage zu erkennen.

Was zunächst Artikel 1 anbelangt, so ist dieser lediglich als Ergänzung der zur Sicherung der Nationalität unserer Gesellschaften vorgenommenen Statutenänderungen anzusehen. Eine Notwendigkeit für eine solche Abmachung lag, wie aus meinen früheren Ausführungen bereits hervorgeht, nicht vor. Es scheint, daß dieser Passus hauptsächlich auch deshalb in den Vertrag aufgenommen worden ist, um dem endlosen Gerede und der übertriebenen Furcht vor der Morganisierung unserer Schiffahrtsgesellschaften ein erwünschtes Ende zu bereiten. Durch die Bestimmung, daß auch jeder mittelbare Erwerb der Aktien der anderen Gesellschaft verboten ist, wird auch jede mittelbare Einflußnahme des Trusts auf die deutschen Gesellschaften und umgekehrt vollkommen ausgeschlossen. Die Verzichtleistung der deutschen Reedereien auf den direkten oder indirekten Erwerb der Trustaktien ist ein inhaltsloses Zugeständnis. Bei dem Charakter der Trustaktien als „Voting Trust Certificates“ und bei der enormen Verwässerung des Kapitals wäre ein Erwerb solcher Effekten durch unsere Reedereien als ein Unsinn zu bezeichnen.

Die in Absatz 2 festgesetzte Gewinnbeteiligung läuft praktisch darauf hinaus, daß die deutschen Gesellschaften dem Trust jährlich ein Viertel der Summe zu vergüten haben, die sie über 6 % an Dividende auszahlen, während der Trust von der Summe, die den deutschen Linien fehlt, um aus ihren Gewinnen 6 % Dividende ausschütten zu können, ein Viertel zuzahlen muß. Diese Bestimmungen nähern sich also einer Art Zinsgarantie von 6 % für ein Viertel des Aktienkapitals der beiden deutschen Gesellschaften. Der Trust muß hierdurch ein Interesse daran haben, daß unsere Reedereien jährlich mindestens 6 % an Dividende zahlen können, da er ja anderenfalls für ein Viertel des Kapitals die fehlenden Zinsen aufzubringen hat. Dagegen kann es unseren Gesellschaften vollkommen gleichgültig sein, wie sich die Ver-

Hamburg-Amerika-Linie					Norddeutscher Lloyd				
Jahr	Aktienkapital	Dividende	H. A. L. erhält	Trust erhält	Jahr	Aktienkapital	Dividende	Lloyd erhält	Trust erhält
1903	100 000 000	6%	—	—	1903	100 000 000	6%	—	—
1904	100 000 000	9%	Vertrag für 1904 außer Kraft gesetzt (vgl. S. 88)		1904	100 000 000	2%	1 000 000	—
1905	100 000 000	11%	—	1 000 000	1905	100 000 000	7½%	—	300 000
1906	105 000 000	10%	—	1 050 000	1906	106 000 000	8½%	—	652 250
1907	125 000 000	6%	—	—	1907	125 000 000	4½%	393 750	—
1908	125 000 000	0%	1 575 000	—	1908	125 000 000	0%	1 575 000	—
1909	125 000 000	6%	—	—	1909	125 000 000	0%	1 575 000	—
1910	125 000 000	8%		525 000	1910	125 000 000	3%	787 500	—
			1 575 000	2 575 000				5 331 250	956 250

Trust hat mehr erhalten als gegeben: 1 000 000 ℳ

Lloyd hat mehr erhalten als gegeben: 4 375 000 ℳ

Deutsche Linien haben zusammen erhalten: 6 906 250 ℳ

Trust hat erhalten: 3 531 250 ℳ

Deutsche Linien haben zusammen mehr erhalten als gegeben: **3 375 000 ℳ**

hältnisse bei dem Trust gestalten, ob er floriert oder nicht. Sie haben lediglich in schlechten Jahren von ihm Zuschüsse zu erhalten, in guten Jahren Zahlungen an ihn zu machen. Es ist dies also eine einseitige Interessengemeinschaft, die ein großes Vertrauen der Amerikaner in die Verwaltungen unserer Gesellschaften voraussetzen muß; denn durch eine solche Gewinnbeteiligungsmethode muß für unsere Gesellschaften von selbst ein Interesse erwachsen, zugunsten der Abschreibungen, Rücklagen und Garantiefonds eine geringere Dividende als möglich zur Verteilung zu bringen. Eine solche einseitige Gewinnbeteiligung ist aber von unseren Gesellschaften deshalb ausbedungen worden, weil hinsichtlich der Rentabilität des Trusts sichere Unterlagen für die Beteiligung mit einer Gewinnquote nicht vorhanden waren, weil es vielmehr von vornherein als wahrscheinlich erschien, daß der Trust bei der enormen Überkapitalisierung in absehbarer Zeit eine Dividende nicht werde verteilen können.

Wie sich die Gewinnbeteiligung bis zum heutigen Tage gestaltet hat, möge beifolgende Aufstellung zeigen[1]), aus der wir ersehen, daß den größten Vorteil aus derselben bisher der Norddeutsche Lloyd gezogen hat, der 4 375 000 ℳ mehr vom Trust erhalten hat, als er an ihn hat auszahlen müssen; während die Hamburg-Amerika-Linie 1 000 000 ℳ mehr an den Trust gezahlt hat. Der Trust hat also bisher 3 375 000 ℳ mehr an die deutschen Gesellschaften gezahlt, als er von diesen bekommen hat.

In das in Absatz 3 festgesetzte Komitee wurden zunächst der Direktor der Leyland Line, der Amerikaner Wilding, der Engländer Pirrie als Vertreter der englischen Interessen, und die Generaldirektoren der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, Albert Ballin und Dr. Wiegand, gewählt. Bei der Beschlußfassung der Kommission ist Einstimmigkeit erforderlich, so daß eine Majorisierung eines Partners ausgeschlossen ist.

Das in Artikel 4 vereinbarte Schutz- und Trutzbündnis bezieht sich nicht nur auf den nordamerikanischen Verkehr, sondern auf alle Linien beider Parteien, ganz gleich in welchen Erdteilen. Es hat seine Probe in einem scharfen Konkurrenzkampfe mit der Cunard Line glänzend bestanden.

---

[1]) Siehe Aufstellung S. 78.

Die Bestimmungen des Absatzes 5, die besonders in einem eventuellen Zollkriege an Bedeutung gewinnen werden, wollen das beiderseitige Schiffsmaterial in erhöhtem Maße nutzbar machen. Wenn z. B. die eine der beteiligten Flaggen durch hohe Absperrungsabgaben in den atlantischen Häfen benachteiligt wird, wird ihr Gewinnentgang für die anderen voraussichtlich eine Mehrbeschäftigung bringen. Es müssen dann die mehrbeschäftigten Linien zunächst die aus dem Verkehr gedrängten Schiffe der Verbündeten chartern[1]).

Die Bestimmungen der Artikel 6 und 7 sind wohl die wichtigsten des ganzen Vertrages, deren Durchsetzung auch die meisten Schwierigkeiten bereitet haben. Sie stellen ein umfassendes Gebietskartell dar, durch das der Trust den deutschen Gesellschaften ihr ganzes Arbeitsfeld und eine angemessene Erweiterung desselben garantiert. Nach deutschen Häfen darf er ohne die Zustimmung unserer Gesellschaften mit seinen Schiffen überhaupt nicht kommen. Hinsichtlich des Verkehrs von britischen Häfen aus verzichten die deutschen Gesellschaften dagegen auf das englisch-amerikanische Frachtgeschäft, „das sie bisher nie begehrt hatten, und in dem sie auch nie dauernde Erfolge erzielen konnten“[2]). Der Anteil am englisch-amerikanischen Personenverkehr ist für sie auf 300 Fälle des Anlaufens britischer Häfen (auf 75 mal in jeder Fahrtrichtung für jede Gesellschaft) beschränkt. Dies entspricht vollkommen der in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehrssteigerung. Auf allen anderen Linien, z. B. nach Süd- und Mittelamerika, nach Ostasien usw., dürfen die deutschen Gesellschaften nach wie vor sowohl im Fracht- als auch im Passagierdienst englische Häfen anlaufen, wann sie wollen und so oft sie wollen. Für die französischen Häfen wurde der status quo zugrunde gelegt. Vermehren jedoch die deutschen Linien ihre Abfahrten, so ist der Trust berechtigt, dies in gleichem Maße zu tun. Belgien dürfen unsere Linien auf der Fahrt nach Nordamerika nicht berühren[3]). Es war dies bis-

[1]) Thieß, Schiffahrtspolitik a. a. O. S. 86ff.

[2]) Thieß, Verbandsbildung S. 44.

[3]) Im Verkehr nach Ostasien, Südamerika und Westindien sind unsere Reedereien auch von den französischen Häfen aus unbehindert geblieben.

her aus rein technischen Gründen schon nicht geschehen, da die deutschen Reedereien durch das Anlaufen Antwerpens mit ihren New Yorker Passagierdampfern die Ozeanfahrten nach den Vereinigten Staaten von Hamburg und Bremen aus verlängert, von Antwerpen aber aus verkürzt hätten, wodurch eine Verschiebung im Verkehr zugunsten Antwerpens hätte stattfinden müssen. Zudem war der belgische Verkehr bereits seit 11 Jahren der durch den Nordatlantischen Dampferlinienverband mit unseren Gesellschaften eng verbündeten „Red Star Line" überlassen worden, so daß also die Abtretung dieses Verkehrsgebietes ein Zugeständnis auf dem Papier ist. In Artikel 14 des Vertrages sind der Hamburg-Amerika-Linie sogar die Linien New York-Ostasien und New York-Westindien, deren Aufgabe damals als „deutscher Kaufpreis" für die vielerlei Vorteile des Zusammenarbeitens mit dem Trust bezeichnet wurde, und deren Eroberung durch die Amerikaner sehr nahe lag, ausdrücklich garantiert und dazu noch durch das Schutz- und Trutzbündnis gegen fremden Wettbewerb geschützt worden.

Da die Hamburg-Amerika-Linie und ebenso der Norddeutsche Lloyd eine Anzahl von Linien in Betriebsgemeinschaften mit den übrigen deutschen Reedereien, besonders mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" und der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" unterhalten, so nehmen diese Gesellschaften indirekt ebenfalls an den Abmachungen des deutsch-amerikanischen Vertrages teil. Auch ihre Linien werden zum Teil durch das Schutz- und Trutzbündnis geschützt.

Hinsichtlich der Einführung neuer Linien bleibt nach Artikel 8 des Vertrages jedem Teile die volle Freiheit; keiner Partei steht ein Veto zu, wohl aber darf, wenn der eine Partner eine neue Linie einrichtet oder eine vorhandene so vermehrt, daß sie verdoppelt wird, der andere Partner sich an der neuen Linie oder an der Ausdehnung mit $^1/_3$ des Kapitals — nicht Aktienkapital — und des Gewinnes beteiligen. Diese Bestimmung wird nach Eröffnung des Panamakanals noch von ganz besonderer Bedeutung werden.

Die in Absatz 9 festgesetzte Regelung des nordatlantischen Kajütspassagegeschäfts ist durch die Erweiterung der 1896 be-

gründeten „North Atlantic Conference“[1]) auch auf die übrigen Trustgesellschaften erfolgt. Die American Line und die Red Star Line waren der Conference bereits bei ihrer Gründung beigetreten. Für das Zwischendeckgeschäft sollte der bereits seit 10 Jahren zur Zufriedenheit sämtlicher Parteien bestehende „Nordatlantische Dampferlinienverband“ auch weiterhin in Kraft bleiben.

Schon bald nach Inkrafttreten des deutsch-amerikanischen Vertrages brachte dieser für die Kajütspassagiere einen besonderen Vorteil dadurch, daß die Rückfahrkarten der Hamburg-Amerika-Linie, des Norddeutschen Lloyd, der American Line, der Dominion Line, der Holland-Amerika-Linie, der Red Star Line, der Atlantic Transport Line, der Leyland Line und der White Star Line mit wechselseitiger Gültigkeit zur Benutzung der Dampfer aller 9 Linien ausgestaltet wurden. Später traten diesem Abkommen auch die Compagnie Générale Transatlantique, die Austro-Americana und 1908 auch die Cunard Line bei, so daß also heute die Rückfahrkarten jeder der vorgenannten 12 Schiffahrtsgesellschaften von den übrigen Linien honoriert werden.

Einer Regelung des in Artikel 10 genannten nordatlantischen Frachtgeschäftes bedurfte es nicht, da hier die Arbeitsgebiete zwischen den englischen und kontinentalen Linien genau abgegrenzt waren und zwischen den deutschen Gesellschaften und dem kontinentalen Teil des Trusts, der Red Star Line, bereits befriedigende Abmachungen bestanden.

Artikel 11 setzt ein Schiedsgericht zur Schlichtung eventueller Streitigkeiten fest zur Vermeidung langwieriger und kostspieliger Prozesse. Überhaupt verfolgen die großen Schiffahrtsgesellschaften heute immer mehr die Tendenz, eventuelle aus den mit anderen Reedereien oder auch mit ihren Verladern geschlossenen wichtigeren Verträgen sich ergebende Differenzen durch Schiedsgerichte schlichten zu lassen, da sie die Erfahrung gemacht haben, daß sie hierdurch schneller und billiger zu ihrem Rechte kommen.

Artikel 12 bestimmt, daß für die Dauer eines etwaigen Krieges zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten, zwischen Deutschland und England und zwischen England und den Ver-

[1]) Vgl. S. 37.

einigten Staaten der Vertrag außer Kraft tritt. Hierdurch werden auch die Befürchtungen, die man gelegentlich jenseits des Kanals hegte, daß im Falle eines Krieges zwischen Deutschland und England eine Übernahme von Trustschiffen gemäß Artikel 5 des Vertrages durch die deutschen Reedereien stattfinden könnte, illusorisch gemacht. Dagegen berührt ein Krieg zwischen Deutschland und Frankreich die Bestimmungen des Vertrages nicht.

Der Vertrag ist für die Dauer von 20 Jahren, also bis 1922 geschlossen. Jedoch hat jede Partei das Recht, nach 10 Jahren, also im Jahre **1913**, eine Revision zu beantragen und, falls eine solche nicht zustande kommt, das Abkommen mit einjähriger Frist zu kündigen. Es ist aber kaum zu erwarten, daß eine Einigung nicht wieder zustande kommt, da der Trust durch die notwendige Verzinsung seiner hohen Obligationenschuld in seiner Bewegungsfreiheit beschränkt ist, und sich inzwischen die Machtverhältnisse entschieden zugunsten der deutschen Gesellschaften verschoben haben[1]).

Nach diesen Ausführungen kann ich wohl zu dem Resultat kommen, daß es ein großer Erfolg war, den die Vertreter unserer Großschiffahrtsunternehmungen, die Generaldirektoren Ballin und Dr. Wiegand, bei den Verhandlungen mit den Trustgründern errungen haben und daß der Vertrag sich in jeder Weise bewährt hat. Ob die Ausführungen Wiedenfelds[2]), die Wirksamkeit solcher Verträge hänge nicht von den papiernen Bestimmungen, sondern von den tatsächlichen Machtverhältnissen der gegenüberstehenden Parteien ab, und man könne kaum zweifeln, daß auch dieser Vertrag in dem Augenblick gebrochen werde, in dem dem Trust die Freiheit des Verkehrs vorteilhafter erscheine, so ganz zutreffend sind, möchte ich doch in Frage stellen. Allerdings haben sich ja, wie bereits erwähnt, die Machtverhältnisse inzwischen zugunsten der deutschen Gesellschaften verschoben, so daß der Trust bisher keine Veranlassung hatte, vertragsbrüchig zu werden.

---

[1]) 1903 hatte der Trust eine Tonnage von 1034884 Br.-Reg.-Tons, die H.-A.-L. und der Lloyd zusammen eine solche von 1234193 Tons. Heute besitzt der Trust rund 1150000 Tons, während die deutschen Linien zusammen über 1779542 Tons verfügen (H.-A.-L. 1023315 und der Lloyd 756227 Br.-Reg.-Tons).

[2]) Wiedenfeld, Der nordatlantische Schiffahrtstrust a. a. O. S. 556ff.

Man darf aber nicht außer acht lassen, daß die führenden Männer der Korporation bereits vor deren Gründung sich im langjährigen Verkehr mit den deutschen Linien als durchaus zuverlässige Freunde erwiesen haben, die ihre Abmachungen nach Wortlaut und Sinn genau eingehalten haben und denen eine Umgehung der Vertragsbestimmungen nicht zuzutrauen ist.

Der deutsch-amerikanische Bund fand noch eine Erweiterung durch die Angliederung der „Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij", kurz Holland-Amerika-Linie genannt. Diese Reederei wurde bereits 1873 mit holländischem Kapital gegründet und war die bedeutendste der von niederländischen Häfen aus fahrenden Gesellschaften; bedeutend namentlich im Hinblick darauf, daß sie in den letzten Jahren ihre Flotte durch Einstellung neuer großer Doppelschraubendampfer erheblich verbessert und modernisiert hatte. Sie besaß damals 5 Dampfer von 8000 bis 12000 Br.-Reg.-Tons, die in den Jahren 1897 bis 1902 gebaut und mit den neusten Einrichtungen für die Beförderung von Kajütspassagieren versehen waren. Außerdem befanden sich in ihrem Besitz noch 5 Frachtdampfer, darunter ebenfalls 3 neue Schiffe. Ende 1902 verfügte sie über einen Schiffspark von rund 64000 Br.-Reg.-Tons. Sie unterhielt regelmäßige Verbindungen zwischen Amsterdam und New York direkt und zwischen Rotterdam via Boulogne-sur-Mer nach New York. Das Kapital der Gesellschaft war auf Beschluß der Generalversammlung vom 18. April 1902 von 8 auf 20 Millionen hl. Gulden, eingeteilt in 80 Serien von je 250000 hl. Gulden, erhöht worden. Hiervon waren 1902 48 Serien, eingeteilt in Aktien von je 500 hl. Gulden, ausgegeben, so daß sich also das Aktienkapital damals auf 12000000 hl. Gulden belief. Weitere Aktienausgaben sollten erfolgen, wenn die Verwaltung es für zweckmäßig erachtete.

Indirekt gehörte die Holland-Amerika-Linie durch die Zugehörigkeit zu dem Nordatlantischen Dampferlinienverbande bereits dem deutsch-amerikanischen Schiffahrtsbunde an; nunmehr aber sollte sie dauernd an die Interessengemeinschaft gefesselt werden. Durch Vermittlung des bekannten Direktors der Belfaster Werft, Pirrie, kaufte der Trust von der „Financieele Maatschappij vor Nijverheids-Ondernemingen" in Amsterdam und von der Firma „R. Mees & Zoonen" in Rotterdam 4240 alte Aktien und über-

nahm gleichzeitig 8000 neue Aktien zu Pari. So gelangten damals 12 240 Aktien à 500 hl. Gulden oder 6 120 000 hl. Gulden gleich 51 % des gesamten Aktienkapitals in den Besitz des Trusts. Hiervon übernahmen die deutschen Gesellschaften die Hälfte, also 3 060 000 hl. Gulden, die wiederum zu gleichen Teilen unter die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd verteilt wurden.

Die Beteiligung der deutschen Linien an der Holland-Amerika-Linie war in zweifacher Hinsicht als ein erfreuliches Ereignis zu begrüßen. Einmal haben unsere Gesellschaften in Gemeinschaft mit dem Trust auf diese Weise einen Einfluß auf die Geschäftspolitik der holländischen Reederei gewonnen, was damals von besonderer Bedeutung war, da zu befürchten stand, daß die Holland-Amerika-Linie von einem sich etwa bildenden Konkurrenzverbande einbezogen und von diesem als Hauptstützpunkt gegen die deutschen Linien benützt werden würde. Zweitens aber haben sie sich hierdurch indirekt wieder eine Beteiligung an dem Verkehr der holländischen Häfen, von dem sie sich seit längerer Zeit zurückgezogen hatten, erworben, was besonders im Interesse der deutschen Einfuhr über holländische Häfen als ein bedeutender Vorteil bezeichnet werden muß.

Die Zweckmäßigkeit des mit dem Trust geschlossenen Schutz- und Trutzbündnisses sollte schon nach einem Jahre deutlich zutage treten. Hatte sich die Cunard Line seit Auftauchen der Morganschen Kombinationspläne zunächst in einem recht eigentümlichen Zwielicht gehalten, so nahm sie nach ihrer Subventionierung sofort eine feindliche Stellung gegenüber dem Trust und den mit ihm verbündeten deutschen Gesellschaften ein. Sie kündigte zunächst zu Beginn des Jahres 1904 die 1895 mit dem Nordatlantischen Dampferlinienverband geschlossenen Verträge, die eine gemeinsame Festsetzung der Zwischendeckraten vorsahen und durch die den englischen Linien die englische und skandinavische, den kontinentalen Gesellschaften die festländische und besonders die ost- und südosteuropäische Auswanderung vorbehalten war. Gestärkt durch die außerordentlich hohen Staatssubsidien glaubte sie dann, den Kampf gegen die verbündeten deutschen und amerikanischen Gesellschaften allein aufnehmen zu können. Aber nicht gegen den Trust richtete sie ihren Angriff, sondern

hauptsächlich gegen die deutschen Gesellschaften, ein Beweis dafür, daß es sich hier weniger um die Bekämpfung des Trusts handelte, sondern darum, dem mächtigen Fortschreiten der deutschen Gesellschaften Hindernisse in den Weg zu legen[1]). Während somit die Ursache des nunmehr folgenden Ratenkrieges, der wohl der schärfste und folgenschwerste war, den die Schiffahrt je gesehen hat, in der Gründung des englisch-amerikanischen Schiffahrtstrustes zu suchen ist, bot die äußere Veranlassung hierzu ein Streit um den ungarischen Auswandererverkehr.

In den letzten Jahren war der Auswandererstrom aus Ungarn, der bisher fast ausschließlich über die deutschen Nordseehäfen ging, stark und schnell angeschwollen[2]). Dies hatte einen ungarischen Politiker, von Levay, zu dem Plane veranlaßt, diese Auswanderung zur Grundlage für eine direkte Schiffsverbindung zwischen dem ungarischen Hafen Fiume und New York zu machen, ein Plan, der von der ungarischen Regierung mit Begeisterung aufgenommen wurde. Man unternahm sofort die ersten Schritte zu dessen Verwirklichung. Zunächst wurde von dem damaligen Ministerium Szell ein neues Auswanderungsgesetz erlassen und die ungarischen Schiffahrtsgesellschaften, insbesondere die „Adria", ersucht, auf Grund dieses Gesetzes die Einrichtung der geplanten Verbindung zu übernehmen, jedoch ohne Erfolg. Nunmehr wandte man sich an die großen kontinentalen Gesellschaften und, nachdem diese abgelehnt hatten, an die englischen Reedereien. Aber auch diese versprachen sich von der geplanten Linie nicht den nötigen Gewinn.

Nach mehreren Jahren fruchtloser Verhandlungen griff dann endlich die Cunard Line zu. Sie erklärte sich zu der Verwirklichung der ungarischen Regierungspläne bereit, wenn man ihr jährlich mindestens 30 000 ungarische Auswanderer garantiere. Die Regierung ging auf diese Forderung ein. Bald aber erhob sich in ganz Ungarn ein Sturm der Entrüstung über eine solche Vertragsbestimmung, nach der sich die Regierung förmlich zur Lieferung von Zehntausenden ihrer Landeskinder zwecks Beförderung nach fremden Erdteilen verpflichtet hatte, und unter dem Drucke der öffentlichen Meinung mußte dieses Zugeständnis

[1]) Prof. Dr. Ernst Franke, Der große Schiffahrtskampf, in „Plutus" 1905 Heft 4 vom 28. Januar.

[2]) Nauticus 1905 S. 298 und Ernst Franke a. a. O.

gegen Gewährung anderer Vorteile von der Cunard Line zurückgekauft werden[1]).

Die Cunard Line verpflichtete sich dagegen zur Errichtung einer zweiwöchentlichen Verbindung für den Personen-, Post- und Frachtverkehr zwischen Fiume und New York. Ihr wurde es freigestellt, auf der Fahrt auch die Häfen Triest, Algier und Gibraltar zwecks Aufnahme oder Ausschiffung von Passagieren anzulaufen. In Triest sollten auch Waren ein- und ausgeladen werden dürfen. Es sollten 3 erstklassige Doppelschraubendampfer mit einem Tonnengehalt von je mindestens 10000 Br.-Reg.-Tons in die Fahrt Fiume-New York von der Cunard Line eingestellt werden, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 12 bis 14 Seemeilen in der Stunde erzielten und die für die Aufnahme von Reisenden und Waren durchaus eingerichtet und geeignet sein sollten. Sofern die für die Beförderung von Reisenden und Waren bestimmten 3 Schiffe nicht genügten, sollte die Cunard Line bestrebt sein, einen vierten Dampfer derselben Qualität und Geschwindigkeit in Dienst zu stellen und die Zahl der Abfahrten dementsprechend zu vermehren. Die Fahrpreise wurden folgendermaßen festgesetzt:

Für die Beförderung mit Dampfern, deren Durchschnittsgeschwindigkeit 15 Seemeilen in der Stunde nicht überschreitet, sollten bezahlt werden:

Klasse	Personen über 12 Jahre Kr.	Personen unter 12 Jahren Kr.
I.	360.—	180.—
II.	275.—	137.50
III.	180 —	90.—

Die Preise für die Beförderung mit Dampfern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 15 Seemeilen wurden wie nachstehend festgelegt:

Klasse	Personen über 12 Jahre Kr.	Personen unter 12 Jahren Kr.
I.	410.—	205.—
II.	300.—	150.—
III.	200.—	100.—

[1]) Ernst Franke a. a. O.

Diese Fahrpreise sollten nur mit Zustimmung des Ministers geändert werden. Dagegen blieb die Feststellung des Tarifs für die Frachtbeförderung das Recht der Cunard Line; der Tarif sollte nur monatlich dem ungarischen Minister vorgelegt werden. Dieser Vertrag wurde mit Gültigkeit vom 4. Juni 1904 ab auf zehn Jahre geschlossen. Darüber hinaus soll er so lange bestehen bleiben, bis eine der Parteien ihn mit einjähriger Kündigungsfrist außer Kraft setzt.

Durch die Eröffnung der Cunard Hungarian America Line war die britische Reederei in ein Gebiet eingefallen, das bisher den deutschen Gesellschaften vorbehalten war. Das mußte zu einem Abwehrkampfe führen. Nachdem alle Einigungsversuche gescheitert waren, richteten die deutschen Linien unter bedeutender Ermäßigung der Fahrpreise eine direkte Verbindung zwischen Skandinavien und New York ein und bedrohten so das skandinavische Geschäft der Cunard Line. Darüber hinaus forderten sie die I. M. M. C. auf, auf Grund des geschlossenen Schutz- und Trutzbündnisses an ihrer Seite zu kämpfen. Diesem Ansinnen kamen nicht nur die Trustlinien nach, sondern alle unabhängigen englischen Gesellschaften schlossen sich dem Abwehrkampfe an[1]). Es wurde eine Vereinbarung dahin getroffen, daß die kontinentalen Gesellschaften sich mit 60% an dem zu erwartenden Verlust beteiligten, während die englischen und amerikanischen für die fehlenden 40% aufkommen sollten[1]). Bei der Hamburg-Amerika-Linie wurden die Bestimmungen des deutsch-amerikanischen Vertrages über die gegenseitige Gewinnbeteiligung (Art. 2) für das Kampfjahr 1904 außer Kraft gesetzt.

Auf beiden Seiten wurde der Kampf mit höchster Erbitterung geführt. Es war die Zeit, in der man für $2^1/_2$ Pfund nach Amerika auswandern konnte. Trotzdem die kontinentalen Gesellschaften sich stets zu Unterhandlungen bereit erklärten, war dennoch eine Einigung nicht zu erzielen, weil die Cunard Line und besonders ihr Leiter, Lord Inverclyde, es rundweg ablehnten, den ungarischen Auswandererverkehr in die Diskussion zu ziehen. Vielleicht wäre aber schon im August 1904 eine

[1]) Nauticus 1905 S. 289.

Verständigung erzielt worden, wenn nunmehr nicht auch die ungarische Regierung in den Kampf eingetreten wäre, die den Auswanderern den Weg zu den nordischen Häfen völlig versperrte und sie unter Anwendung polizeilicher Eskorte zwangsweise nach Fiume schaffte[1]).

Erst nach achtmonatigem Kampfe legten die Parteien die Waffen nieder. Den Bemühungen des britischen Handelsministers, Lord Balfour, der auf Veranlassung Ballins zum Schiedsrichter vorgeschlagen wurde, war es gelungen, eine Verständigung herbeizuführen. Die Cunard Line mußte sich den alten Verträgen wieder anschließen und für den adriatischen Dienst dem Nordatlantischen Dampferlinienverband in der Form beitreten, daß ihr aus dem Pool des Verbandes ein auf 6 % festgesetzter Anteil zuerkannt wurde.

Welche unheilvollen Folgen dieser Konkurrenzkampf für die Rentabilität der beteiligten Gesellschaften gezeitigt hat, geht deutlich daraus hervor, daß sämtliche Reedereien, mit Ausnahme der Hamburg-Amerika-Linie, Ende 1904 schlechte Jahresergebnisse zu verzeichnen hatten, die von allen Gesellschaften in den Jahresberichten auf den Tarifkampf zurückgeführt werden. Die Cunard Line konnte für 1904 eine Dividende nicht zur Verteilung bringen; der Trust schloß mit einer Unterbilanz von 1 142 098 Doll. ab; die Holland-Amerika-Linie konnte nur $2^1/_2$ %, gegen 8 % im Vorjahre, der Lloyd nur 2 %, gegen 6 % im Jahre 1903, an Dividende zur Verteilung bringen. Nur die Hamburg-Amerika-Linie konnte in ihrem Bericht darauf hinweisen, daß dank ihrer vorsichtigen Finanzpolitik das Jahresergebnis durch die Opfer, die der Kampf gefordert hatte, nicht beeinträchtigt worden sei. Sie konnte für 1904 eine Dividende von 9 % ausschütten.

Für die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd hatte der Konkurrenzkampf jedoch einen besonderen Vorteil gebracht. Sie hatten sich hierdurch veranlaßt gesehen, ihre Beziehungen im Mittelmeer auszudehnen, indem sie sich gemeinschaftlich mit 5 Millionen Kronen an dem Kapital der

---

[1]) Ernst Franke a. a. O.

„Vereinigten österreichischen Schiffahrtsgesellschaft vorm. Austro-Americana & Fratelli Cosulich“ in Triest beteiligten und so einen Einfluß auf diese Reederei gewannen. Das hatte zur Folge, daß auch die Austro-Americana dem Nordatlantischen Dampferlinienverband beitrat.

Die Verständigung mit der Cunard Line war jedoch zunächst nur eine provisorische. Auch nach dem Friedensschlusse waren noch erhebliche Interessengegensätze bestehen geblieben, die eine Erneuerung des Kampfes stetig erwarten ließen. Zu Ende des Jahres 1907 brach denn auch ein neuer Ratenkrieg zwischen der Cunard Line und der I. M. M. C. aus, der dadurch veranlaßt wurde, daß die Cunard bei Einstellung der beiden Subventionsdampfer, der „Lusitania“ und „Mauretania“, die Passageraten nicht der Qualität der Schiffe entsprechend festsetzte. Zu gleicher Zeit war auch das Verhältnis der deutschen Linien zu den Trustgesellschaften kein ungetrübtes, so daß das Jahr 1907 mit einem Kampfe aller gegen alle schloß. Aber diese kriegerischen Maßnahmen bildeten nur die Basis für eine neue Verständigung in der Seeschiffahrt. Am 28. Januar 1908 einigten sich zunächst die an der nordatlantischen Fahrt beteiligten kontinentalen Linien auf einer in Cöln abgehaltenen Konferenz. Im Februar tagten dann alle großen Linien der nordatlantischen Fahrt in London und arbeiteten die Grundlagen für einen für alle Parteien ehrenvollen Frieden aus. Es wurde ein Abkommen über die Passageraten sowohl im Kajüts- als auch Zwischendeckverkehr getroffen. Der alte Vertrag über die Kajütspreise, der allmählich abgebröckelt und dann von der Hamburg-Amerika-Linie als unnützer Ballast über Bord geworfen war, wurde in verbesserter Form erneuert. Vor allem wurde auch die Cunard Line dem Pool endgültig zugeführt und außerdem die direkte englische Auswanderung in das Abkommen mit einbezogen. So war denn endlich im Jahre 1908 der Friede in der nordatlantischen Fahrt geschlossen, der namentlich dadurch an Wert gewonnen hat, daß sich ihm alle großen Reedereien der Welt angeschlossen haben. Der nordatlantische Pool vereinigte nunmehr folgende Gesellschaften: die Hamburg-Amerika-Linie, den Norddeutschen Lloyd, die Allan Line, die Anchor Line, die Canadian Pacific Company, die Compagnie Générale Transatlantique, die Cunard Line, die skandinavische Amerika-

Linie, die Russisch-Ostasiatische Linie, die Holland-Amerika-Linie und die dem Trust angehörigen Gesellschaften, die American Line, die Red Star Line, die Atlantic Transport Line, die Leyland Line, die White Star Line und die Dominion Line. Die Notwendigkeit einer solchen Verständigung wurde von der Hamburg-Amerika-Linie in ihrem Bericht für das Jahr 1908 ausdrücklich betont mit den Worten: „Daß es trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten schließlich doch gelungen ist, diese Einigung zustande zu bringen, ist der allseitigen Erkenntnis zu verdanken, daß es unbedingt notwendig war, zu einer solchen Verständigung zu gelangen, wenn die weitere Entwicklung des nordatlantischen Passagegeschäfts in einigermaßen gesunde Bahnen gelenkt werden sollte".

Die Verträge des Jahres 1908 waren für drei Jahre geschlossen worden. Augenblicklich schweben Verhandlungen, die auf Erneuerung derselben hinzielen, und man hat begründete Hoffnung, daß eine Einigung bald zustande kommen wird.

Der amerikanischen Regierung scheint jedoch der Friede in der Schiffahrt nicht recht zu gefallen. Neuerdings hat sie, dem Drängen einer von Privatinteressenten eingeleiteten Agitation nachgebend gegen sämtliche am nordatlantischen Pool beteiligten Dampfschiffahrtsgesellschaften deutscher, englischer und belgischer Nationalität eine Zivilklage angestrengt. Man wirft dem Pool vor, daß er gegen die Sharman Antitrust Act verstoße, und eine diesbezügliche Untersuchung ist bereits eingeleitet. Die Anklage steht aber auf sehr schwachen Füßen und entbehrt der inneren Berechtigung. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß das Antitrustgesetz auf ausländische Vereinigungen, deren Mitglieder den Verkehr zwischen ausländischen und amerikanischen Häfen vermitteln, eine Anwendung nicht finden kann.

VI. Kapitel.

Organisation und Verwaltungsstruktur der International Mercantile Marine Company.

Bevor ich nunmehr auf die Organisation der International Mercantile Marine Company eingehen kann, ist es notwendig,

zunächst einen kurzen Überblick über das Wesen der amerikanischen Trusts im allgemeinen zu geben.

Mit der steigenden industriellen Entwicklung der Union wuchs auch das in den einzelnen Betrieben investierte Kapital zu beträchtlicher Höhe, und mit dem Steigen des Kapitals vermehrte sich das Risiko des Unternehmers. Je ausgedehnter und unübersichtlicher der Markt wurde, desto schwieriger wurde es auch, sich dem Geschmack und den Bedürfnissen des Konsumenten anzupassen. Die enormen Ausgaben für Reklame, Geschäftsreisende und Agenten erhöhten die Warenpreise. Im Detailverkehr gingen die Güter bei der Unübersichtlichkeit des Marktes hin und her, so daß die bereits hohen Preise noch durch die teuren Bahntransporte gesteigert wurden. Technisch waren viele Unternehmen nicht auf der Höhe, die hierdurch ein unökonomisches Dasein fristeten und nur der einen Aufgabe dienten, ihre Eigentümer zu ernähren. Dabei nahm die Konkurrenz immer schärfere Formen an. Es schien, als ob die Betätigung des freien Wettbewerbs weder für den Produzenten noch für den Konsumenten das Vorteilhaftere sei[1]).

Um nun ein ökonomischeres Wirtschaften zu ermöglichen und um das Angebot besser der Nachfrage anpassen zu können, ging man zunächst zu Preisvereinbarungen und Regulierungen von Handelsusancen über. Das sind die Anfänge der Konzentrationsbewegungen in den Vereinigten Staaten. Aus diesen Preisvereinbarungen entwickelten sich dann später die Pools, die durch Zuteilung von Beteiligungsziffern an die verschiedenen Werke eine einheitliche Regelung des Absatzes bezweckten. Aber die Pools führten bald zu Mißhelligkeiten. „Jeder wollte seinem Werke eine möglichst hohe Beteiligungsziffer sichern, jeder glaubte, seine Patente und seine Spezialanlagen müßten höher bewertet werden als die des Nachbarn“[2]). „The manufactures would not agree as to the valuation to be placed upon their plants in the new combination“[3]). Häufige Umgehungen und Durchbrechungen

[1]) Dr. L. von Wiese, Die Industrietrusts. Exporthandbuch der Hamburger Börsenhalle 1905—1907 S. 258ff. Edward Sherwood Meade Trust Finance. New York. Appleton 1903. Dr. Ferdinand Baumgarten und Dr. Arthur Meszlény. Kartelle und Trusts. Berlin 1906.

[2]) von Wiese a. a. O. S. 259.

[3]) Meade, Trust Finance, vgl. auch von Wiese a. a. O. S. 259.

der Poolverträge waren die notwendige Folge der Unzufriedenheit. In günstigen Zeiten wurden sie einfach aufgelöst. Innerhalb der Pools sahen sich die größeren Werke vielfach durch die kleineren, weniger kapitalkräftigen Unternehmen in ihrer Entwicklung gehemmt, wohingegen die kleineren Betriebe mit der Zeit immer mehr in ein Abhängigkeitsverhältnis zu den größeren gerieten.

Immer mehr erwiesen sich somit die Pools, die besonders in der Eisenindustrie vorherrschten, als ungeeignet zur Aufrechterhaltung und zur Durchführung der Verabredungen. Um nun den Markt wirksamer zu beherrschen und den Wettbewerb dauernd einzuschränken, beginnt man in den achtziger Jahren ein wirksameres Mittel, den Trust, anzuwenden, und hier war es Rockefeller, der im Jahre 1882 durch die Gründung des Standard Oil Trusts die Ära der Truste einleitete. Es folgten bald der Zucker-, Whisky-, Blei-, Baumwoll-, Stärke-Trust und andere[1]). Die Stocks der zum Trust vereinigten Gesellschaften wurden einigen Trustes zur freien Verfügung übergeben, die hierfür verzinsliche „Trust-Certificates“ ausgaben. Eine einheitliche Preis- und Produktionspolitik schien durch diese Trusts gesichert.

Nunmehr aber setzte in den Vereinigten Staaten eine heftige Agitation gegen die Konzentrationsbewegung ein, der sich die Gesetzgebung nicht zu entziehen vermochte. Bereits 1887 hatten die heftigen Kämpfe der Eisenbahnen untereinander zu dem Interstate Commerce Act geführt; 1890 gab dann der Kongreß, nachdem bereits 16 Staaten durch besondere Gesetze jede Vereinbarung zur Beschränkung des Handels verboten hatten, der Sherman Antitrust Act seine Zustimmung[2]). Das Gesetz bestimmte in Artikel 1:

„Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy in restraint of trade or commerce among the several Staates, or with foreign nations is hereby declared to be illegal.“

Auf Grund der Bestimmungen der Antitrust Act wurden denn auch bald gegen die verschiedensten Trusts Klagen erhoben

---

[1]) Meade, Trust Finance, vgl. auch von Wiese a. a. O. S. 259.

[2]) von Wiese a. a. O. S. 264.

und einzelne von ihnen, darunter der Standard Oil Trust, als ungesetzlich erklärt und aufgelöst.

Schon schien das Ende der Trusts gekommen, als der kleine Staat New Yersey durch eine raffinierte Durchkreuzung der ganzen Konkurrenzgesetzgebung hier einen Ausweg schuf. Im Jahre 1889 hatte er sein Recht der Aktiengesellschaften revidiert und die Bestimmungen, die einer Konzessionierung von Gesellschaften entgegenstanden, deren Hauptzweck es war, Aktien oder sonstigen Kapitalbesitz anderer Gesellschaften zu erwerben, aufgehoben.

Das neue Gesetz bestimmte nunmehr:

„Any corporation may purchase, hold, sell, assign, transfer, mortgage, pledge or otherwise dispose of the shares of the capital stock or bonds, securities or evidence of indebtedness created by any corporation or corporations of this or any other State and while owner of said stock may exercise all the rights, and privileges of ownership including the right of vote thereon."

Mit dieser Bestimmung wurde das Prinzip der „Holding Company" aufgenommen, unter der man also eine Gesellschaft zu verstehen hat, die dazu bestimmt ist, die Aktien derjenigen Unternehmungen, die sie unter eine einheitliche Verwaltung bringen will, in ihrem Besitz zu halten [1]). Während tatsächlich die alte und neue Form der Vertrustung vollständig identisch waren, war juristisch aus dem Trust eine „Industrial Combination" geworden [2]). Das Verhältnis von Trust zu Trustees war in das zwischen Eigentum und Eigentümer am Stock verwandelt, the board of trustees durch the board of directors ersetzt worden. Aber ein ganz besonderes Moment trat jetzt in Erscheinung. Nunmehr wurde die ganze Vertrustung, im Gegensatz zu früher, lediglich eine Finanzoperation der großen Bankgeschäfte, und hier ist es besonders das Bankhaus J. P. Morgan & Co., das die Bildung solcher „Holding Companies" im großen Stile als einträgliches Geschäft betrieben hat. Allgemein bezeichnet man heute in den Vereinigten Staaten eine solche Kontrollgesellschaft als „Merger". Auch die International Mercantile Marine Company,

[1]) Robert Liefmann, Die heutige amerikanische Trustform und ihre Anwendbarkeit in Deutschland. In Conrads Jahrbücher 1907 Bd. 88 S. 325—349.

[2]) Wiese a. a. O. S. 259ff.

der North Atlantic Merger, hat die Form einer solchen Holding Company angenommen.

In der Regel stellen die Holding Companies keine monopolistischen Organisationen dar. Sie kontrollieren meist nur einen Teil der Unternehmungen eines bestimmten Gewerbes, so daß hier von Trusts im engeren Sinne nicht die Rede sein kann. „Wissenschaftlich muß man den Begriff Trust auf solche Unternehmungen beschränken, die durch Fusion oder Kontrolle anderer Gesellschaften eine monopolistische Stellung einnehmen“ [1]). Auch der Schiffahrtstrust stellt keine monopolistische Organisation dar, wenngleich auch den Trustgründern die Erlangung einer Monopolstellung vorgeschwebt hat; ich erinnere nur an die Versuche der Amerikaner, auch die Cunard Line und die deutschen Gesellschaften der Kombination anzugliedern. But the ocean was to big for the old man, schreibt das bedeutendste amerikanische Finanzblatt, the Wall Street Journal. Aber auch selbst, wenn eine Vertrustung sämtlicher im nordatlantischen Verkehr tätigen Linien stattgefunden hätte, so wäre damit eine Monopolstellung immerhin noch nicht erlangt worden. Eine Monopolisierung der Schiffahrt gibt es eben nicht [2]).

Durch die Zusammenfassung unter eine Kontrollgesellschaft wird vor allem der Vorteil der größeren Einheitlichkeit erzielt. Es wird eine Gemeinsamkeit der Interessen zwischen sonst konkurrierenden Gesellschaften geschaffen, die durch weitgehende Arbeitsteilung und Kooporation zur Durchführung kommt. Dabei wird die Selbständigkeit der kontrollierten Gesellschaften nicht ganz aufgehoben. Nach außen hin treten sie in der Regel als vollständig unabhängige Unternehmen auf. Im Inneren ist ihrer Selbständigkeit ein gewisser Spielraum gelassen. Die Untergesellschaften können eigene Dividenden erklären, untereinander Forderungen und Gegenforderungen haben, sie können schließlich, wenn auch nur mit Zustimmung der obersten Leitung, selbst Obligationen ausgeben, deren Zinsen die Holding Company nicht zu garantieren braucht [3]). Während der Konkurrenzkampf so gut wie ausgeschaltet wird, bleibt doch eine gewisse wohltuende

[1]) Liefmann, Die heutige amerikanische Trustform a. a. O. S. 328.

[2]) Vgl. hierzu meine Ausführungen auf S. 20 ff.

[3]) Liefmann a. a. O. S. 329.

Rivalität unter den verschiedenen Gesellschaften, nämlich das Bestreben, durch möglichst rationelles Wirtschaften, durch die Erzielung möglichst hoher Gewinne und durch eine geordnete Betriebsführung der Schwestergesellschaft den Rang abzulaufen. Angestachelt wird der Rivalitätstrieb durch die Beteiligung der Direktoren der verschiedenen Unternehmen an den Gewinnen. Das Streben jedoch, auf Kosten der anderen Mitglieder Gewinne zu erzielen, kommt in Wegfall.

Während jedoch bei den Industrietrusts und besonders bei denen in der Eisenindustrie es produktions- und arbeitstechnische Vorteile sind, die durch Unterstellung mehrerer Unternehmen unter eine Kontrollgesellschaft erzielt werden, sind diese Vorteile bei dem Schiffahrtstrust nur untergeordneter Bedeutung. Keine Vereinigung von noch so vielen Schiffen und Schiffahrtsgesellschaften ist imstande, die Aufwendungen für die eigentlichen Transportleistungen erheblich zu verringern, den Kohlenbedarf auch nur einen Zentner herabzusetzen, die Bedienungsmannschaften irgendwie zu verringern, die Zahl der notwendigen Hilfskräfte einzuschränken. Jedes einzelne Schiff ist eine Individualität für sich, es ändert seinen Bedarf nicht, mag es nun einzigartig dastehen oder mögen hunderte Schiffe unter derselben kaufmännischen Flagge segeln. Ersparnisse können jedoch durch die Gewalt des Großbetriebes erzielt werden beim Einkauf von Kohlen und anderen Bedarfsartikeln, durch die Möglichkeit der Selbstversicherung der Schiffe, durch Verminderung der Verwaltungskosten und durch Zusammenlegung bisher nicht genügend ausgenutzter Linien, eventuell auch durch Angliederung von Schiffsbauwerften und Reparaturwerkstätten und durch den Betrieb eigener Kohlenbergwerke. Der Hauptvorteil einer solchen Vertrustung wird jedoch in einer Einschränkung des Wettbewerbs, in einer Stabilisierung, vielleicht auch Erhöhung der durch die Konkurrenz gedrückten Raten zu erblicken sein.

Bei den deutschen Gesellschaften tritt noch ein wesentlicher Vorteil hinzu, der die Rentabilität der Unternehmen erhöht und der beim Trust in Wegfall kommt. Während unsere Gesellschaften früher fast ausschließlich im nordatlantischen Verkehr tätig waren, haben sie infolge der gemachten Erfahrungen es für ratsam gefunden, sich durch Angliederung bestehender und Einrichtung

neuer Linien immer mehr von dem einen nordatlantischen Verkehrsgebiete unabhängig zu machen. Es ist hierdurch eine Kompensation der Risiken erzielt worden, indem die Verluste auf der einen Linie durch Gewinne auf der anderen nach Möglichkeit zum Ausgleich gebracht werden. Der Schiffahrstrust ist demgegenüber von vornherein hauptsächlich für den nordatlantischen Verkehr bestimmt gewesen und in der großen Abhängigkeit von diesem einen, wenn auch bedeutendsten Verkehrsgebiete, ist m. E. ein Hauptnachteil der Korporation zu erblicken.

Die Organe der International Mercantile Marine Company sind: the board of directors, the general officers und the meeting of the stockholders, Begriffe, die sich nicht vollkommen mit den deutschen des Aufsichtsrats, des Vorstandes und der Generalversammlung decken.

Am bedeutendsten sind die Funktionen des Board of directors. Die Zahl der directors[1]) wird von Zeit zu Zeit durch die Statuten bestimmt, entsprechend erhöht oder erniedrigt. Anfangs betrug sie 13, heute 14. Unter den directors finden wir die früheren Leiter und Großaktionäre der übernommenen Gesellschaften wieder, so Bruce Ismay, den Leiter und Großaktionär der alten White Star Line, P. A. B. Widener und Clement A. Griscom, die Direktoren der früheren International Navigation Company, ferner den oft erwähnten Direktor der Belfaster Werft, Lord Pirrie. Das Bankhaus J. P. Morgan & Co. wird durch J. P. Morgan jr., die Standard Oil Company seit 1906 durch John F. Archbold vertreten.

Der Board of directors ergänzt sich aus sich selbst heraus. Ihm liegt die Kontrolle über die Leitung und die Vermögensverwaltung der Korporation ob. Durch ihn werden die Statuten aufgestellt und abgeändert, jedoch bedürfen solche Änderungen der Genehmigung der Generalversammlung. Zur Veräußerung und Verpfändung von Eigentum sind die directors ebenfalls nur mit Zustimmung einer Dreiviertelmajorität der Generalversammlung befugt. Aus seinen Mitgliedern bildet der Board of directors verschiedene Komitees, so das Finance-Committee, bestehend aus acht Mitgliedern, das zur selbständigen Wahrnehmung der

1) Aufsichtsratsmitglieder.

finanziellen Angelegenheiten legitimiert ist. Zur Wahrnehmung der Interessen in England besteht ein British Committee, das aus vier Mitgliedern, darunter Bruce Ismay und Lord Pirrie, gebildet ist.

Von dem Board of directors werden durch Majoritätsbeschluß die Officers[1]) ernannt, an deren Spitze der Präsident der Korporation steht. Den Officers liegt die Leitung der verschiedenen Untergesellschaften ob, dem Präsidenten die oberste Geschäftsführung über sämtliche Reedereien. Den verantwortungsvollen Präsidentenposten übertrug man bei der Gründung der I. M. M. C. dem Amerikaner Clement A. Griscom, der aber schon im ersten Jahre durch den tüchtigeren Engländer Bruce Ismay ersetzt wurde. Dem Präsidenten zur Seite stehen vier Vizepräsidenten und sechs Officers.

Die Generalversammlung besteht aus den stimmberechtigten Inhabern der Stamm- und Vorzugsaktien und aus den Stimmbevollmächtigten. Nun kann aber nach den Bestimmungen des Aktienrechtes in New Yersey das Stimmrecht von dem Aktienbesitz getrennt werden. Das Stimmrecht wird von den Aktionären einer kleinen Anzahl von Personen, dem Voting Trust, unwiderruflich übertragen. Natürlich geschieht diese Übertragung durch die Trustgründer, die zunächst die Aktien übernehmen, das Stimmrecht von dem Aktienbesitz trennen und die Papiere dann ohne Stimmrecht auf den Markt werfen. Auf diese Weise wird der entscheidende Einfluß auf die Korporation den wenigen Vertrauensmännern übertragen, die teils aus Mitgliedern des Board of directors, teils aus Beamten der Gründerbank bestehen. Auch die Aktien der I. M. M. C. stellen solche „Voting Trust Certificates“ dar, so daß also die Generalversammlung des Trusts aus den sieben oder zehn Vertrauensmännern besteht.

Die Leitung der Untergesellschaften ist gleichfalls größtenteils in Händen der früheren Direktoren und Großaktionäre geblieben. Nach wie vor der Gründung des Trusts wird die White Star Line von Bruce Ismay, die American Line und die Red Star Line von Clement A. Griscom geleitet. Eine Zusammenfassung sämtlicher Unternehmen unter den einheitlichen Namen

[1]) Direktoren.

International Mercantile Marine Company ist seinerzeit an dem energischen Widerstande Bruce Ismays gescheitert, der geltend machte, daß nicht der I. M. M. C. die Frachten und Passagiere zuströmten, sondern den unter den alten, bekannt und berühmt gewordenen Namen auftretenden einzelnen Gesellschaften. Durch eine Zusammenfassung würde mehr verloren als gewonnen. Die Vorliebe des Publikums für eine bestimmte Linie, ja für ein bestimmtes Schiff, sei eine nicht zu unterschätzende Tatsache.

Die organisatorische Tätigkeit des Trusts beschränkt sich in der Hauptsache auf ein harmonisches Zusammenarbeiten der Untergesellschaften, auf Zusammenlegung der Verwaltungs- und Betriebsgebäude und auf Vereinheitlichung der Geschäftsführung. Besonders auch hat man versucht, das Prestige der White Star Line auszunutzen, indem man in ihre Verwaltungsgebäude die Bureaux anderer Linien, vor allem der Dominion Line untergebracht hat. Während ferner früher jede Gesellschaft in den größeren Städten Europas und Amerikas eigene Bureaux hatte, und ihre dortigen Vertreter kommissorische Vergütung erhielten, besteht nunmehr an jedem dieser Plätze ein gemeinsames Bureau, dem ein salarierter Beamter vorsteht. Auch die verschiedenen Hauptbureaux hat man nach Möglichkeit zusammengelegt.

VII. Kapitel.

Finanzierung und Finanzpolitik der International Mercantile Marine Company.

Bevor ich nunmehr in das schwierige Problem der Finanzierung und Finanzpolitik des Trusts einzudringen versuche, ist es notwendig, uns zunächst über das Wesen des amerikanischen „Kapital-Stocks“ im allgemeinen zu orientieren.

In der Regel ist das Aktienkapital einer solchen Holding Company in zwei Kategorien eingeteilt, in Preferred Shares und in Common Shares, Vorzugs- und Stammaktien, die jedoch mit den deutschen Vorzugs- und Stammaktien nicht identifiziert werden dürfen. Der Inhaber von Preferred Shares hat einen

Anspruch auf eine fest bestimmte jährliche Dividende, gewöhnlich 7% — in unserem Falle sind es 6% —, die ihm aus dem Reingewinn des Unternehmens auszuzahlen ist, bevor dem Common Shares-Inhaber irgend etwas zugeteilt wird. Über die feste Dividende hinaus, bei der I. M. M. C. also über 6%, erhält der Preferred Shares-Inhaber nichts. Dagegen sind die Preferred Shares bei den großen Gesellschaften gewöhnlich „cumulative Shares"; sie haben ein Nachzahlungsrecht. Wenn z. B. in einem Jahre auf die Preferred Shares die feste 6%ige Dividende nicht zur Auszahlung kommen konnte, so haben deren Inhaber ein Recht auf Nachzahlung der Differenz in den nächsten Jahren vor Auszahlung irgendeiner Dividende an die Inhaber der Common Shares, die auf das verwiesen sind, was nach völliger Befriedigung der Preferred Shares-Inhaber zur Verteilung noch übrig bleibt.

Der Common-Share ist das eigentliche „Spekulationspapier". Er repräsentiert in der Regel keinen inneren Wert, sondern stellt eine Art „Bonus" dar, der den Verkäufern der Untergesellschaften und den Underwriters entweder gratis oder zu ganz geringen Preisen überlassen wird. Die Berechtigung der Ausgabe von Common Shares suchen die Trustgründer in der zukünftigen Wert- und Gewinnerhöhung, die durch Unterstellung der verschiedenen Unternehmungen unter eine Kontrollgesellschaft erzielt werden soll. Es wird hierdurch also der zukünftige Wert der Korporation vorweggenommen. Während der Preferred-Stock im allgemeinen den tatsächlichen Wert der übernommenen Unternehmen repräsentiert, stellt der Common Stock nur „the good will" dar, d. h. die auf Grund der Zusammenfassung bestehenden besonderen Gewinnaussichten, vor allem die Vorteile der Konzentration durch Einschränkung der Konkurrenz und durch sparsamere Wirtschaftsführung[1]). Während somit in Zeiten, in denen die Korporation schlecht oder mittelmäßig arbeitet, der Common Share seinem Inhaber nichts einbringt, kann er in Zeiten allergünstigster Erfolge seinen Besitzer besser stellen, als den Inhaber der Preferred Shares, der dann auf die fest bestimmte Dividende beschränkt bleibt.

---

[1]) Wiese a. a. O. S. 260.

Gegenüberstellung der ausgegebenen Kapitalien des Trust, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd *).

Jahr	Tonnage Br. Reg.-Tons			Ausgegebene Shares und Bonds des Trusts				Ausgegebene Aktien und Obligationen der Hamburg-Amerika-Linie			Ausgegebene Aktien und Obligationen des Norddeutschen Lloyd			Ausgegebenes Gesamtkapital					
														Trust		Hamburg-Amerika-Linie		Norddeutscher Lloyd	
31./12.	Trust	Hapag	Lloyd	Preferred-shares	Common-shares	Bonds	Zusammen	Aktien	Obligationen	Zusammen	Aktien	Obligationen	Zusammen	Gesamt-kapital	pro Tonne	Gesamt-kapital	pro Tonne	Gesamt-kapital	pro Tonne
1902	1 034 844	651 151	583 042	219 937 620	209 718 600	267 481 200	697 137 420	100 000 000	39 125 000	139 125 000	100 000 000	58 282 800	158 282 800	697 137 420	673	139 125 000	214	158 282 800	271
1903	1 082 110	727 948	577 549	219 937 620	209 718 600	302 379 554	730 035 774	100 000 000	38 750 000	138 750 000	100 000 000	57 275 600	157 275 600	730 035 774	674	138 750 000	190	157 275 600	274
1904	1 079 732	764 551	622 224	219 475 074	209 717 487	302 379 554	731 572 115	100 000 000	37 687 500	137 687 500	100 000 000	56 341 100	156 341 100	731 572 115	676	137 687 500	180	156 341 100	251
1905	1 063 269	811 943	701 413	217 270 074	209 717 487	312 022 480	739 010 041	100 000 000	49 625 000	149 625 000	100 000 000	55 391 500	155 391 500	739 010 041	695	149 625 000	184	155 391 500	222
1906	1 143 291	926 493	786 510	217 270 074	209 717 487	310 239 358	737 226 919	105 000 000	48 562 500	153 562 500	125 000 000	54 095 400	179 095 400	737 226 919	645	153 562 500	165	179 095 400	228
1907	1 159 704	955 742	804 060	217 270 074	209 713 187	308 252 787	735 236 348	125 000 000	47 500 000	172 500 000	125 000 000	52 588 700	177 588 700	735 236 348	634	172 500 000	180	177 588 700	221
1908	1 154 804	915 855	764 468	217 270 074	209 713 187	330 887 627	757 871 188	125 000 000	76 437 500	201 437 500	125 000 000	76 034 700	201 034 700	757 871 188	656	201 437 500	219	201 034 700	263
1909	1 151 038	979 217	749 880	217 270 074	209 713 187	331 226 758	758 210 019	125 000 000	75 375 000	200 375 000	125 000 000	74 436 800	199 436 800	758 210 019	659	200 375 000	205	199 436 800	266
1910	1 158 270	1 023 315	756 227	217 270 074	209 713 187	329 852 303	756 835 564	125 000 000	74 312 500	199 312 500	125 000 000	72 800 000	197 800 000	756 835 564	653	199 312 500	195	197 800 000	262

Gegenüberstellung der Reserven, Versicherungsfonds, Abschreibungen, Obligationenzinsen und Dividenden des Trust, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd*).

Jahr	Reservefonds			Versicherungsfonds			Abschreibungen						Obligationenzinsen			Dividenden							
							Trust		Hamburg-Amerika-Linie		Norddeutscher Lloyd					Trust				Hamburg-Amerika-Linie		Norddeutscher Lloyd	
																Preferred-shares		Common-shares					
31./12.	Trust	Hapag	Lloyd	Trust	Hapag	Lloyd	Gesamtab-schreibung	hiervon auf Dampfer-material	Gesamtab-schreibung	hiervon auf Dampfer-material	Gesamtab-schreibung	hiervon auf Dampfer-material	Trust	Hapag	Lloyd	Betrag	Prozent	Betrag	Prozent	Betrag	Prozent	Betrag	Prozent
1903	—	10 797 365	9 305 937	4 200 000	11 200 947	12 529 131	—	—	12 045 821	11 262 478	14 203 527	13 711 902	14 803 646	1 702 500	2 418 500	—	0	—	0	6 000 000	6	6 000 000	6
1904	—	12 290 857	9 900 428	7 967 618	12 284 358	13 930 703	686 474	686 474	15 241 596	14 404 253	13 000 807	12 526 543	15 882 020	1 674 699	2 380 500	—	0	—	0	9 000 000	9	2 000 000	2
1905	—	12 897 535	11 641 038	4 200 000	14 119 281	15 349 428	8 613 306	8 200 000	19 206 251	17 569 537	15 943 421	14 384 714	16 008 982	1 626 797	2 342 500	—	0	—	0	11 000 000	11	7 500 000	7½
1906	—	18 937 609	17 353 747	4 200 000	14 054 097	15 810 322	21 214 358	21 000 000	17 704 149	17 079 279	16 234 923	14 695 834	15 598 917	2 165 859	2 300 000	—	0	—	0	10 125 000	10	8 632 813	8½
1907	—	18 753 155	17 652 909	4 200 000	14 244 509	16 375 986	16 978 354	16 800 000	14 423 018	13 066 026	16 107 509	15 030 310	14 423 018	2 119 922	2 242 000	—	0	—	0	7 350 000	6	5 625 000	4½
1908	—	18 753 155	—	8 661 846	14 324 199	15 931 530	300 000	—	10 883 762	9 678 351	12 927 466	11 942 986	14 958 296	2 973 984	3 021 750	—	0	—	0	—	0	—	0
1909	—	18 753 155	—	6 995 463	16 005 305	17 352 853	172 000	—	16 344 142	15 185 107	17 817 273	16 820 177	15 890 281	3 378 047	3 239 000	—	0	—	0	7 500 000	6	—	0
1910	—	18 753 155	—	7 568 356	17 725 090	18 242 735	18 804 974	14 715 288	21 736 171	18 953 109	20 439 485	16 457 593	16 362 960	3 332 109	3 175 000	—	0	—	0	10 000 000	8	3 750 000	3

*) Die angegebenen Werte sind in dieser Tabelle in Mark notiert.

Betrachten wir nunmehr die Kapitalisierung der International Mercantile Marine Company.

Der „total authorized Capital Stock" der Korporation beträgt 120000000 Doll., eingeteilt in 1200000 Shares à 100 Doll. Hiervon sind 600000 Shares oder 60000000 Doll. Common Shares und 600000 Shares oder 60000000 Doll. cumulative Prefered Shares auf eine 6%ige Dividende beschränkt. Sowohl die Common als auch die Preferred Shares stellen „Voting Trust Certificates" dar. Ihr Stimmrecht ist also einer kleinen Gruppe von Personen vorbehalten.

Am 31. Dezember 1910 waten an Shares in Umlauf: 51730970 Doll. Preferred Shares und 49931735 Doll. Common Shares. Außerdem hatte die Korporation ausstehen: 52744000 Doll. $4^1/_2$%ige Mortgage and Collateral Trust Gold Bonds[1]) von 1000 Doll. pro Stück und 18718000 Doll. 5%ige First Mortgage Sinking Fund Gold Bonds[2]) von ebenfalls 1000 Doll. pro Stück; ferner 6615312 Doll. Schuldverschreibungen der Untergesellschaften. Es betrug also das ausstehende Gesamtkapital der Korporation rund 180000000 Doll.

Die enorme Überkapitalisierung des Trusts zeigt sich am besten bei einem Vergleich mit der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, den ich durch Gegenüberstellung der Tonnage, der ausgegebenen Aktien und Obligationen zu geben versuche[3]).

Die Brutto-Tonnage der I. M. M. C. betrug Ende 1910 einschließlich der Dampfer der Leyland Line und der National Line, für die Separatberichte herausgegeben werden, und einschließlich der 12 gemeinsam mit der Shaw, Savill & Albion Co. Ltd. erworbenen Schiffe 1158270 Br. Reg.-Tons. Der Norddeutsche Lloyd besaß zur selben Zeit eine Tonnage von 756227 Br. Reg.-Tons und die Hamburg-Amerika-Linie eine solche von

---

[1]) Es sind dies Schuldverschreibungen, die als Sicherheit eine Hypothek auf die Aktien und Bonds der Untergesellschaften, die zum Konzern der emittierenden Korporationen gehören, haben. Die Verzinsung muß in Gold oder vollem Äquivalent erfolgen.

[2]) Als Sicherheit hierfür dient eine erste Hypothek auf das Eigentum der International Navigation Company (American Line und Red Star Line).

[3]) Vgl. nebenstehende Aufstellung.

1023315 Br. Reg.-Tons. Das ausstehende Kapital der verschiedenen Gesellschaften betrug:

	Tonnage	Aktienkapital	Obligationen	zusammen	pro Dampfertonne
		in Mark			
Trust .	1 158 270	(pr. sh.) 217 270 074 (com. sh.) 209 213 187	329 852 303	756 835 564	653
Hapag .	1 023 315	125 000 000	74 312 500	199 312 500	195
Lloyd .	756 227	125 000 000	72 800 000	197 800 000	262

Aus unserer Aufstellung ergibt sich, daß das ausstehende Kapital des Trusts mehr als das Dreifache des ausstehenden Kapitals der Hamburg-Amerika-Linie oder des Norddeutschen Lloyd beträgt. Auf eine Dampfertonne kamen Ende 1910 beim Trust 653 ℳ, beim Norddeutschen Lloyd 266 ℳ und bei der Hamburg-Amerika-Linie nur 195 ℳ. Hieraus resultiert, daß die I. M. M. C. aus ihrem Dampfermaterial auch den dreifachen Kapitalbetrag der deutschen Gesellschaften herauswirtschaften müßte, um eine unseren Reedereien gleiche Verzinsung des ausstehenden Kapitals zu erzielen. Daß eine solche Möglichkeit nicht vorliegen kann, ist von vornherein klar. Allein die Obligationenschuld des Trusts beträgt ungefähr 130000000 ℳ mehr als das gesamte ausstehende Kapital der Hapag oder des Lloyd. Zur Verzinsung der Obligationenschuld des Trusts ist allein ein jährlicher Kapitalbetrag von über 16000000 ℳ erforderlich, eine Summe, die ausreichen würde, nicht nur die Zinsen der Obligationenschuld der Hamburg-Amerika-Linie zu decken, sondern auch noch eine 10%ige Dividende auf das Aktienkapital der Gesellschaft auszuschütten[1]). Die durchschnittliche Dividende seit 1902 betrug aber bei der Hamburg-

[1]) Ende 1909 betrug das Aktienkapital der Hapag . . 125000000 ℳ
10% Dividende hiervon . . . . . 12500000 ℳ
Obligationenzinsen für 1909 . . . . . 3378047 „
zusammen 15878047 ℳ
Obligationenzinsen des Trusts für 1909 . . . . . 15890281 ℳ

Amerika-Linie 7%, beim Norddeutschen Lloyd nur 3,94%. Es müßte demnach der Trust schon weit besser wirtschaften als die deutschen Gesellschaften, allein um die jährlichen Zinsen der Obligationenschuld decken zu können. Ist die Obligationenschuld verzinst, so bleibt für Abschreibungen auf das Dampfermaterial und den übrigen Besitz der Korporation in schlechten Jahren nichts, in guten Jahren nur ein unzureichender Betrag übrig[1]). Rückstellungen zu machen oder gar Dividenden zu verteilen, daran ist überhaupt nicht zu denken. Auch der Versicherungsfond von 7 568 356 ℳ gegenüber 17 725 090 ℳ bei der Hamburg-Amerika-Linie und 18 242 735 ℳ beim Norddeutschen Lloyd befindet sich in einem durchaus unzureichenden Zustande. Vollends ausgeschlossen ist es, daß die Common Shares in absehbarer Zeit irgendeine Dividende erhalten. Da der Trust bisher eine Dividende weder auf die Vorzugsaktien noch auf die Stammaktien hat auszahlen können, so ist auf die 60 000 000 Doll. cumulative Preferred Shares ein Betrag von 28 800 000 Doll., gleich 120 960 000 ℳ, rückständig. Diese 28,8 Millionen Dollar müssen neben der laufenden Dividende den Vorzugsaktionären erst nachgezahlt werden, ehe die Inhaber der Stammaktien auch nur einen Dollar erhalten. Eine solche Nachzahlung ist aber meines Erachtens bei der hohen Obligationenschuld des Trusts unmöglich. Auch die Inhaber der Preferred Shares haben in absehbarer Zeit keine Aussicht auf irgendeine Dividende. Sollte in den nächsten Jahren nach Verzinsung der Obligationenschuld noch irgend etwas übrig, so wäre dieser Betrag dringend nötig, um den „Depreciation Fund“ in einen einigermaßen ordnungsmäßigen Zustand zu bringen. Bei einem in der Bilanz von 1909 zu Buch stehenden „Cost of property“ von 191 915 448 Doll. beträgt der Depreciation Fund nur 9 037 067 Doll., gleich 4,71% des buchmäßigen Eigentums der Korporation oder einer jährlichen Abschreibung von nur 0,67%. Die Hamburg-Amerika-Linie schreibt dagegen durchschnittlich 7%, der Norddeutsche Lloyd 5% ab, und auch diese Abschreibungsquote wird von verschiedener Seite nicht einmal als ausreichend anerkannt.

Wir sehen also, daß die Aktien der I. M. M. C. einen inneren Wert nicht besitzen. Der Wert des Eigentums der Korporation

[1]) Vgl. Aufstellung zu S. 101.

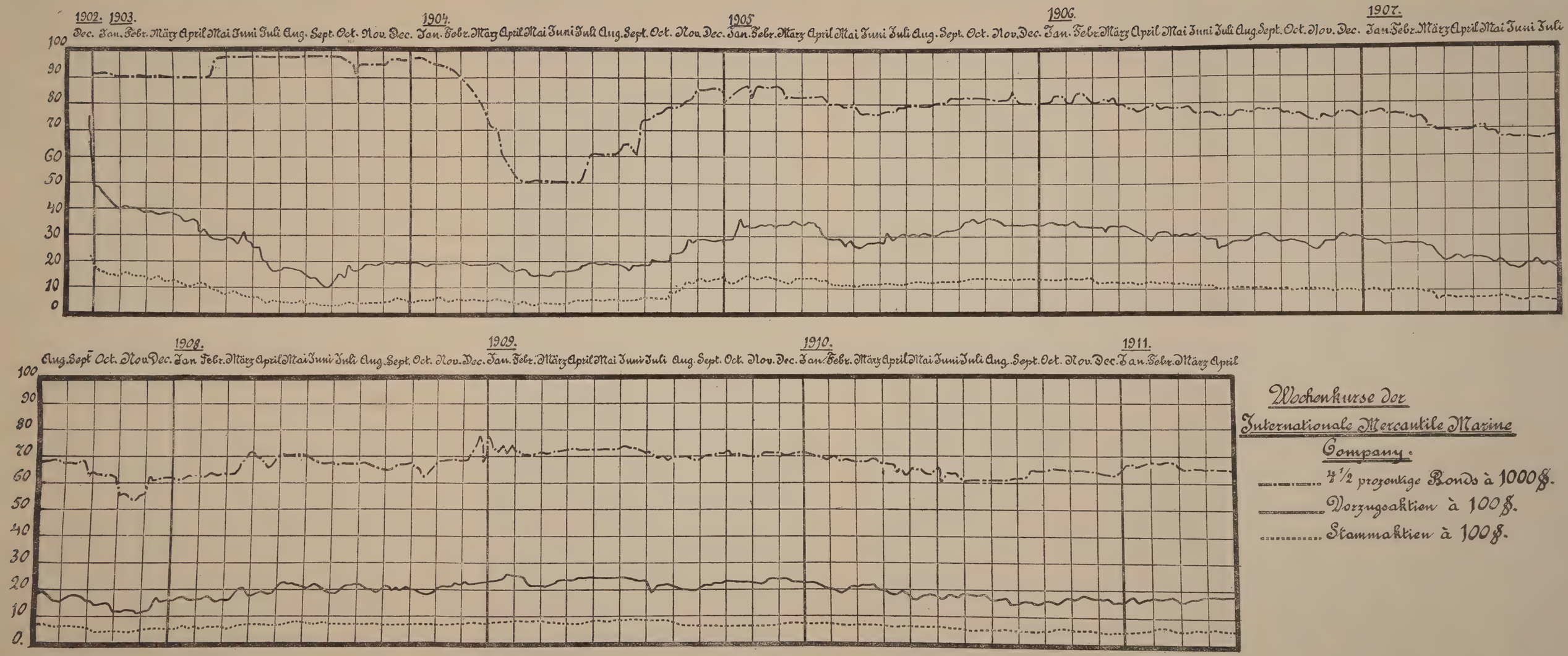
deckt kaum die hohe Obligationenschuld. Auch nicht einmal das Stimmrecht gewähren die Aktienscheine ihren Inhabern. Sie sind nichts anderes als ein wertloses Stück Papier.

Auch die Börse hat die Wertlosigkeit der Aktien der I. M. M. C. schon bald nach ihrer Gründung erkannt[1]). Wie nebenstehende Kurstabelle zeigt, sind die Vorzugsaktien im Dezember 1902, in dem Gründungsmonat, von 75 auf 49 und dann im Laufe des Jahres 1903 auf 10 Doll. gefallen. Seit dieser Zeit sind sie nur im Jahre 1905 vorübergehend bis auf 36 Doll. gestiegen. Seit März 1907 haben sie einen höheren Kurs als 26 nicht wieder erreicht. Heute notieren sie 17 Doll. Die Stammaktien erreichten ihren höchsten Kurs von 21 Doll. bei Ausgabe der Effekten im Dezember 1902. Schon im Januar 1903 waren die Preferred Shares jedoch auf 16 gefallen und sind im Laufe des Jahres 1903 dann weiter bis auf 3 Doll. gesunken. Seit Anfang 1907 sind sie ständig unter 10 Doll. geblieben; heute notieren sie $4\frac{1}{2}$ Doll.

Auch der Kurs der $4\frac{1}{2}$ %igen Mortgage and Collateral Trust Gold Bonds, der sich im Laufe des Jahres 1903 im wesentlichen auf 97 Doll. gehalten hatte, sank in den Monaten März bis September-Oktober 1904 zeitweise bis auf 50 Doll. Nach einer Erholung im Jahre 1905 ist er seit Anfang 1907 fast ständig unter 75 Doll. geblieben. Heute notieren die Bonds $66\frac{1}{2}$ Doll.

Allerdings darf man aus dem Kursstande der Effekten nicht immer einen definitiven Schluß auf die Lage der Gesellschaft ziehen. Bei fallendem Marktpreise werden die Aktienwerte meist stärker durch die finanzielle Notlage der Aktienbesitzer wie von der wirklichen Lage der Gesellschaft beeinflußt. Dies ist besonders der Fall bei Aktien, die auf einen fallenden Markt gebracht werden, wo der Einfluß eines jeden ungünstigen Faktors übertrieben wird. Und gerade die I. M. M. C. war in dieser Beziehung besonders unglücklich. Ihre Aktien wurden ausgegeben während der wirtschaftlichen Depression im Jahre 1902, als der Niedergang des Marktes in vollem Gange und die Kaufkraft des Publikums bereits erschöpft war. Hinzu kam noch, daß die Korporation von Anfang an an einer inneren Notlage litt. Die Verkäufer der Untergesellschaften, die ja zum größten Teil mit Trustzertifikaten

[1]) Die Aktien und Obligationen der I. M. M. C. werden in New York außerhalb der Stock-Exchange auf dem sogenannten „Curb Market" gehandelt.



Wochenkurse der Internationale Mercantile Marine Company.

- 4½ prozentige Bonds à 1000 $.
- Vorzugsaktien à 100 $.
- Stammaktien à 100 $.

abgefunden waren, suchten, da sie in die neue Korporation wenig Vertrauen setzten, ihre Aktien möglichst bald los zu werden. Hierdurch entstand ein Überangebot. Auch die englische Finanzpresse trat von vornherein dem Trust feindlich gegenüber und suchte durch eine möglichst scharfe Kritik noch das geringe Vertrauen des Publikums zu untergraben. All diesen Umständen ist denn auch der enorme Niedergang der Kurse im Dezember 1902 und im Laufe des Jahres 1903 zuzuschreiben.

Aber trotzdem glaube ich, aus dem Gesamtbild der Kursentwicklung einen einigermaßen gültigen Schluß auf die finanzielle Lage der I. M. M. C. ziehen zu müssen. Bestätigt wird die Richtigkeit der Börsenbewertung durch meine früheren Ausführungen und durch eine Gegenüberstellung der Nominalwerte und der Kurswerte der ausstehenden Aktien und Obligationen des Trusts mit denen der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd.

Am 31. Dezember 1910 wurden für die Aktien und Obligationen der verschiedenen Gesellschaften notiert:

Trust	H.-A.-L.	Lloyd
Pref. Chares . . 15½ $	Aktien . . . . 142,— ℳ	Aktien . . . . 105,— ℳ
Com. „ . . 4½ „	Oblig. 4 %ige 99,60 „	Oblig. 4 %ige 97,— „
Oblig. 4½ %ige 63½ „	„ 4½ „ 101,50 „	„ 4 „ 97,— „
	„ 4½ „ 103,30 „	„ 4½ „ 100,70 „
		„ 4½ „ 100,60 „

Hieraus ergeben sich folgende Bewertungen:

	Trust		H.-A.-L.		Lloyd	
	Nominalwert	Kurswert	Nominalwert	Kurswert	Nominalwert	Kurswert
	in Millionen Mark					
Aktien { Pref. Chares .	217.27	33.67	125.00	177.50	125.00	131.25
Aktien { Com. „ .	209.71	9.44				
Obligationen	331.23	210.33	8.625	8.59	5.00	4.85
			22.688	23.028	24.80	24.056
			43.000	44.419	18.00	18.126
					25.00	25.150
	758.21	253.44	199.313	253.537	197.80	203.432

Diese Gegenüberstellung zeigt uns, daß das den deutschen Gesellschaften um das Dreifache überlegene Nominalkapital der I. M. M. C. in seiner Börsenbewertung dem ausstehenden Kapital der Hamburg-Amerika-Linie gleichkommt und das Kapital des Norddeutschen Lloyd nur um 50 Millionen Mark übersteigt. Es ist dies auch ein Beweis für die enorme Überkapitalisierung der Korporation.

VIII. Kapitel.

Entwicklung der International Mercantile Marine Company und Ausblick.

Es ist leicht erklärlich, daß bei der enormen Überkapitalisierung von einer großartigen Entwicklung der I. M. M. C. nicht die Rede sein kann. Es wird zwar durch den vereinigten und damit vereinfachten Betrieb eine gewisse Ersparnis erzielt, die jedoch das nicht herauswirtschaften kann, was man in das Unternehmen hineingesteckt hat. Bei der Gründung des Trusts schätzte man die durch die Unterstellung der verschiedenen Gesellschaften unter eine gemeinsame Verwaltung zu erzielenden Ersparnisse auf 12 Millionen Dollar pro Jahr, eine Summe, die von vornherein als weit übertrieben angesehen wurde. Die Praxis hat dies denn auch bestätigt. Wie nebenstehende Aufstellung zeigt, sind im Laufe der Jahre die Bruttoausgaben im Verhältnisse zu den Bruttoeinnahmen nur unwesentlich verringert worden. Die jährlichen Nettoeinnahmen wurden fast vollständig von den Zinsen der Obligationenschuld aufgezehrt, so daß in den meisten Jahren nur geringe Überschüsse erzielt werden konnten, die größtenteils zu Abschreibungen Verwendung gefunden haben. Die Jahre 1904 und 1908 schließen mit Verlusten von 1142098 bzw. 1729983 Doll. ab. Nicht mit einbegriffen sind in unserer Abrechnung die Ergebnisse der Leyland Line und der National Line, die Separatberichte herausgeben, und die ich deshalb auch getrennt aufgeführt habe.

Zu bemerken ist noch, daß die geringen Gewinne zu einem beträchtlichen Teile aus den Überschüssen des Assekuranzkontos herrühren, die wieder weniger der vorsichtigen Bilanzierungsmethode als vielmehr dem glücklichen Zufall zu verdanken sind,

Gewinne und Verluste der International Mercantile Marine Company.

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Brutto-Reiseeinnahmen	$ 29 677 755 64	$ 27 926 907 67	$ 32 435 512 12	$ 35 391 412 31	$ 38 253 588 06	$ 29 981 044 21	$ 33 461 484 92	$ 36 848 283 88
Sonstige Einnahmen	„ 1 359 664 30	„ 920 085 11	„ 927 406 55	„ 1 256 397 23	„ 1 070 021 93	„ 576 023 36	„ 494 723 22	„ 1 225 312 05
Brutto-Einnahmen	$ 31 037 419 94	$ 28 846 992 78	$ 33 362 918 67	$ 37 187 809 54	$ 39 323 609 99	$ 30 557 067 57	$ 33 953 208 14	$ 38 073 595 93
Brutto-Ausgaben	„ 27 036 898 25	„ 27 040 585 80	„ 27 456 174 28	„ 29 155 178 12	„ 32 242 542 79	„ 29 653 891 41	„ 29 257 754 52	„ 29 775 389 81
Netto-Einnahmen	£ 4 000 521 69	$ 1 806 406 98	$ 5 906 744 39	$ 8 032 631 42	$ 7 081 067 20	$ 903 176 16	$ 4 695 453 62	$ 8 298 206 12
Zinsen für Obligationen, Zinsen für sonstige Anleihen, Einkommensteuer	„ 3 645 226 49	„ 3 845 556 84	„ 3 880 055 17	„ 3 795 835 91	„ 3 488 996 97	„ 3 651 130 48	„ 3 870 579 31	„ 4 021 632 77
Gewinn bzw. Verlust	$ + 355 295 20	$ — 2 039 149 86	$ + 2 026 689 22	$ + 4 236 795 51	$ + 3 592 070 23	$ — 2 792 326 88	$ + 824 874 31	$ 4 276 573 35
Gewinn aus Assekuranzkonto	„ 1 442 502 26	„ 897 052 03	„ 864 159 20	„ 791 958 86	„ 441 660 69	„ 1 062 344 29	„ 357 460 62	„ 573 007 34
Gesamt-Reingewinn bzw. Verlust	$ + 1 797 797 46	$ — 1 142 097 83	$ + 3 127 491 50	$ + 5 028 754 37	$ + 4 033 730 92	$ — 1 729 982 59	$ + 1 182 334 93	$ + 4 849 580 69
Abschluß der Leyland Line	£ — 86 786/18/9	£ — 13 030/ 1/6	£ + 88 418/10/8	£ +136 910/ 7/ 9	£ + 116 519/13/5	£ + 21 107/ 0/4	£ + 33 903/19/10	£ + 101 332/ 3/0
Abschluß der National Line	„ — ?	„ — 5 228/18/6	„ + 12 076/10/8	„ + 16 877/1/11	„ + 10 460/ 9/0	„ + 747/19/1	„ — 1 526/ 9/11	„ + 3 015/16/3

daß der Trust seit seinem Bestehen nur geringe Verluste an Schiffsmaterial zu beklagen hatte. Bei größeren Verlusten muß bei der weitgehenden Selbstversicherung der Korporation mit einem Male der ganze nur 6—7 Millionen Mark betragende Versicherungsfond aufgezehrt werden[1]).

Der Schiffsbestand ist seit Bestehen des Trusts nur unwesentlich vermehrt worden. Ende 1902 betrug die Flotte 1 034 844 Br. Reg.-Tons, Ende 1910 einschließlich der 14 gemeinsam mit der Shaw, Savill & Albion Co. Ltd. betriebenen Dampfer 1 158 270 Tons. Es ist demnach ein Zuwachs von nur 123 426 Tons zu verzeichnen. Demgegenüber hat der Norddeutsche Lloyd in dieser Periode die Tonnage um 173 185 Tons, von 583 042 auf 756 227, und die Hamburg-Amerika-Linie dieselbe um 372 164 Tons, von 651 151 auf 1 023 315 gesteigert. Heute verfügt die Hamburg-Amerika-Linie bereits über eine Gesamttonnage von ca. 1 100 000 Br. Reg.-Tons, so daß sie den Trust, wenn wir von dessen Flotte den der Shaw, Savill & Albion Co. Ltd. zugehörigen Anteil abziehen, bereits überholt hat.

Die Flotte selbst ist durch Abstoßung alter und Einstellung neuer Schiffe in einem Zustande hoher Leistungsfähigkeit erhalten worden. Einen Vergleich mit den Schiffen der deutschen Linien vermag sie jedoch nicht zu bestehen, da sich das Durchschnittsalter der Trustflotte um 1 bis 2 Jahre höher stellt als das durchschnittliche Alter der Schiffe unserer Gesellschaften. Die Entwicklung der Trustflotte nach der Größe der Dampfer zeigt folgende Aufstellung:

Dampfschiffe	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
unter 5 000 Tons	40	37	32	26	27	27	26	25
von 5—10 000 Tons . .	59	59	59	63	63	62	62	64
von 10—15 000 „ . . .	29	29	29	34	32	32	32	32
von 15—20 000 „ . . .	3	3	3	4	4	3	3	3
von 20—25 000 „ . . .	2	3	3	5	4	4	4	4
von 25—30 000 „ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
von 45 000 Tons	—	—	—	—	2	2	2	2
Zusammen	133	131	126	132	132	130	129	130

[1]) Vgl. Aufstellung zu S. 101.

Durch die Einstellung besonders großer, mittelschneller und kombinierter Fracht- und Personendampfer hat man versucht, die Rentabilität der Flotte zu heben. Die beiden 45 000-Tons-Dampfer, die Titanic und Olympic sind in diesem Sommer in den New Yorker Dienst der White Star Line eingestellt worden. Sie stellen gleichfalls kombinierte Fracht- und Personendampfer dar, die mit den modernsten Einrichtungen und dem raffiniertesten Luxus der Neuzeit ausgestaltet sind. Ihre Geschwindigkeit soll jedoch 22 Knoten nicht übersteigen. Die beiden Dampfer werden nunmehr die größten Schiffe der Welt sein.

Zur Beschaffung des Kaufpreises der beiden Riesendampfer sind von der White Star Line 2 500 000 $4^1/_2$%ige Schuldverschreibungen ausgegeben worden, von denen 1 250 000 zum Preise von $97^1/_2$ per cent. verkauft worden sind. Dieser Modus der Kapitalbeschaffung erschien dem Board of directors als der gangbarere, da die Ausgabe von neuen Trustzertifikaten bei dem niedrigen Kursstande der Obligationen zu großen Verlusten geführt und gleichzeitig den Kurswert derselben noch mehr herab gedrückt hätte.

Die von der I. M. M. C. heute unterhaltenen Linien sind folgende:

White Star Line.

New York, Plymouth, Cherbourg, Southampton-Eastbound.
Shouthampton, Cherbourg, Queenstown, New York-Westbound.
New York, Queenstown, Liverpool.
Boston, Queenstown, Liverpool.
New York, Azores, Madeira, Mediterranean.
Boston, Azores, Madeira, Mediterranean.
Liverpool via Cape Town nach Australien.
Liverpool nach Australien direkt.
London via Cape Town nach New Zealand.
New Zealand via Cape Horn nach London.
Liverpool nach New Zealand direkt.

White Star-Dominion Line.

Montreal, Quebec, Liverpool.

American Line.

New York, Plymouth, Cherbourg, Southampton.
Philadelphia, Queenstown, Liverpool.

Red Star Line.

New York, Dover, Antwerp.
Philadelphia, Antwerp.
Antwerp, Boston.
Baltimore, Antwerp.

Atlantic Transport Line.

New York, London.
Philadelphia, London.
Baltimore, London.
Baltimore, Havre.

Dominion Line.

Portland, Liverpool-Eastbound.
Liverpool, Halifax, Portland-Westbound.
Portland, Bristol.
Montreal, Quebec, Bristol.

Leyland Line.

Boston, Liverpool.
Boston, Manchester.
Boston, London.
Liverpool, West Indies and Spanish Main.
Liverpool, Central America.
Liverpool, Jamaica und Mexico.
New Orleans, Liverpool.
New Orleans, London.
New Orleans, Havre.
New Orleans, Bremen.
New Orleans, Antwerp.
Galveston, Liverpool.
Galveston, Havre.
Mobile, Havre.
Mobile, Liverpool.
New Orleans, Manchester.
Pensacola, Liverpool.
Port Arthur, Liverpool.
Texas City, Liverpool.

Die von der White Star Line unterhaltenen Linien nach Australien werden in Gemeinschaft mit der Shaw, Savill & Albion Co. betrieben.

Die Entwicklung der verschiedenen Untergesellschaften und ihre Stellung im Weltverkehr wird am besten durch umstehende Aufstellung veranschaulicht[1]).

Der Schiffahrtstrust hat weder die Hoffnungen noch auch die Befürchtungen gerechtfertigt, die man 1902 an seine Bildung

[1]) Vgl. Aufstellung S. 110 aus Nauticus a. a. O. 1903—1906.

Passagierverkehr nach New York in den Jahren 1897, 1905 und 1906.

Reederei	Abfahrtshafen	Abfahrten			Kajüte erste und zweite		Kajüte erste	Kajüte zweite	Zwischendeck		
		1897	1905	1906	1897	1905	1906		1897	1905	1906
Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	88	84	104	10 556	23 175	13 494	16 018	15 270	82 364	128 811
Hamburg-Amerika-Linie	Mittelmeer	5	27	23	310	1 008	1 207	1 757	2 053	13 776	24 402
Norddeutscher Lloyd . .	Bremen	112	89	95	12 589	31 406	12 796	23 992	24 542	75 547	101 936
Norddeutscher Lloyd .	Mittelmeer	37	32	33	2 607	5 692	2 770	5 570	15 873	22 902	47 459
White Star Line . . .	Liverpool	53	94	99	10 104	23 911	11 978	12 949	19 271	57 863	49 453
White Star Line . . .	Mittelmeer	—	2	15	—	161	1 285	2 893	—	397	25 960
Red Star Line	Antwerpen	52	50	58	4 493	9 438	3 609	9 501	10 557	39 148	64 631
American Line	Southampton	53	48	52	14 443	8 935	5 786	8 328	11 322	28 316	26 611
Atlantic Transport L. .	London	51	51	48	1 820	3 654	3 499	25	—	90	102
Holland-Amerika-Linie	Rotterdam	34	43	45	2 792	8 167	3 868	10 215	8 676	25 633	42 981
Cunard Line	Liverpool	61	63	69	15 196	18 147	9 190	13 940	17 303	38 971	62 547
Cunard Line	Fiume	—	21	27	—	1 677	1 059	2 452	—	24 056	50 804
Co. Gén. Transatl. . .	Havre	52	54	79	6 044	11 461	5 884	9 028	14 264	34 684	62 311
Austro Americane. . .	Triest	—	8	41	—	116	353	528	—	4 338	29 725
Anchor Line	Glasgow	40	39	50	6 450	7 762	2 903	12 407	4 406	12 992	23 642
Skandinavian American	Kopenhagen	—	36	32	—	2 214	4 416	2 693	—	19 509	17 366
Anchor Line	Mittelmeer	32	28	26	28	136	263	—	14 966	15 053	25 827

geknüpft hatte. Weder vom handelspolitischen noch vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet ist er ein Erfolg gewesen. Die chronische Überkapitalisierung bildete stets einen Hemmschuh für seine Entwicklung. Gegründet war er unter anderem zur Ausschaltung der Konkurrenz unter den englischen Linien, aber gerade seine Bildung hat die schärfsten Tarifkämpfe, die die Schiffahrt je gesehen hat, verursacht.

Auch die Vereinigten Staaten haben wenig Vorteil aus ihm gezogen. Eine Hebung der amerikanischen Flotte hat er nicht bewirkt. Nach wie vor der Gründung zeigen nur die vier Schiffe der American Line in der nordatlantischen Fahrt das Sternenbanner. Der Jahresbericht von 1905 der I. M. M. C. drückt sein Bedauern darüber aus, daß es infolge der Ungewißheit der Annahme irgendeines Gesetzes zur Unterstützung der Schiffahrt unter amerikanischer Flagge nicht ratsam erscheine, neue Tonnage unter amerikanischer Flagge in Dienst zu stellen[1]). Ja, man hat sogar zwei 8000 Tons-Schiffe der American Line, die vor Gründung des Trusts, in der Hoffnung auf Annahme der damals in Beratung stehenden Subsidienbill, amerikanischen Werften in Auftrag gegeben worden waren, im Jahre 1906 verkauft, unter dem Hinweis darauf, daß man eine sich gebotene Gelegenheit benutzt habe, die Dampfer „Maine“ und „Missouri“ zu verkaufen, da durch die Nachteile und höheren Kosten, die mit der Führung der amerikanischen Flagge verbunden sind, diese Schiffe mit ausländischen Dampfern nicht konkurrieren könnten[2]).

Fragen wir uns nunmehr noch, was denn die Aussichten für den Trust sind? Es ist natürlich nicht meine Aufgabe, Zukunfts-

---

[1]) „It is to be regrettet that in view of the uncertainity of any bill being passed with the object of assisting shipping under the United States Flag to overcome the disabilities by which it is beset, it has not been found practicable for the present to order any new tonnage to be run under that flag.“

[2]) Your Directors felt that as the cost of operating under the American Flag was so much greater and the steamers were at such a disadvantage in foreign trades, they should avail of an opportunity which presented itself to dispose of the American-built steamers ‘Maine‘ and ‘Missouri‘. These vessels have, therefore, been sold at a very satisfactory price, and a steamer of suitable type ordered for the Atlantic Transport Line, New York-London passenger and cargo service.

bilder zu malen, aber ich möchte doch mit den mir geäußerten Ansichten verschiedener Autoritäten dahin übereinstimmen, daß, solange Morgan lebt, der Trust sich halten wird, da immerhin die Kapitalkraft dieses Dollerfürsten der Korporation noch ein gewisses Ansehen verleiht und man allgemein annimmt, daß Morgan sein Unternehmen nicht fallen lassen wird.

Zudem wird die Zukunft dem Trust ein neues großes Arbeitsfeld erschließen, und zwar nach der Eröffnung des Panamakanals, der dem Weltverkehr neue Wege weisen wird. Das Bild der Erde wird für den Reisenden plötzlich ein anderes Aussehen bekommen, indem viele Häfen, besonders der Westküste Nord- und Südamerikas von der Ostküste Nordamerikas und von Europa aus in ungleich kürzerer Zeit zu erreichen sein werden. St. Franzisko liegt plötzlich statt wie bisher 13 800 Seemeilen nur noch 8 400 Seemeilen auf dem Seewege von Hamburg aus entfernt und von New York aus statt 13 000 nur noch 5 300 Seemeilen. Die asiatischen und indonesischen Häfen werden wie früher durch den Suezkanal, die süd- und nordamerikanischen Pazifikhäfen durch den Panamakanal beherrscht werden. Die pazifische Hafengruppe der Südsee teilt sich in die Vorzüge des Suez- und Panamakanals[1]).

Die wichtigsten Verschiebungen, die durch Eröffnung des Panamakanals im Weltverkehr hervorgerufen werden, veranschaulichen nachstehende Gegenüberstellungen:

Entfernungen in Seemeilen	über Suez	über Colon	über Kap der guten Hoffnung	über Punta Arenas
Von **Hamburg** nach				
Valparaiso	18 785	7 858	18 589	9 154
Iquique	20 065	7 073	19 953	9 939
Callao	20 070	6 583	19 958	10 456
Guayaquil	20 625	6 078	20 429	11 231
Panama	20 757	5 243	20 682	11 865
Punta Arenas (Costarica) . . .	—	5 713	—	12 335

[1]) Nauticus 1904 a. a. O. S. 367 ff.

Entfernungen in Seemeilen	über Suez	über Colon	über Kap der guten Hoffnung	über Punta Arenas
San Salvador . . .	—	6 038	—	12 660
Acapulco	19 401	6 653	20 789	13 275
San Franzisko . .	17 519	8 520	20 100	14 430
Vancouver	17 840	9 165	20 421	14 862
Von **New York** nach				
Valparaiso	20 288	4 630	18 914	8 339
Iquique	21 668	3 845	20 278	9 124
Callao	21 573	3 355	20 283	9 641
Guayaquil	22 128	2 850	20 754	10 416
Panama	22 260	2 015	21 007	11 050
Punta Arenas . . . (Costarica) . . .	—	2 485	—	11 520
San Salvador . . .	—	2 810	—	11 845
Acapulco	20 904	3 425	21 114	12 460
San Franzisko . . .	10 022	5 292	20 425	13 615
Vancouver	19 343	5 937	20 746	14 047
Von **New York** nach				
Colombo	8 648	14 566	11 195	19 005
Singapore	10 746	12 837	12 543	17 428
Hongkong	11 582	11 584	13 455	17 272
Schanghai	12 454	10 148	14 327	16 926
Tsingtau	12 847	11 025	14 747	17 310
Tientsin.	13 127	11 315	15 027	17 655
Port Arthur . . .	12 997	11 095	14 897	17 469
Wladiwostok . . .	13 478	10 443	15 351	17 746
Nagasaki	12 657	10 505	14 530	16 891
Yokohama	13 157	10 005	15 030	16 196
Von **Hamburg** nach				
Fremantle	10 690	15 706	11 406	15 345
Adelaide	10 020	14 353	12 098	14 194
Melbourne.	12 505	13 854	12 309	13 695
Sydney	13 065	13 374	12 885	13 555
Brisbane	13 539	13 152	13 359	13 736
Aukland	14 140	11 981	13 944	12 490
Von **New York** nach				
Fremantle	12 193	12 478	11 731	14 530
Adelaide	15 523	11 125	12 423	13 379
Melbourne.	14 008	10 626	12 634	12 880
Sydney	14 568	10 146	13 210	12 740
Brisbane	15 042	9 924	13 684	12 921
Aukland	15 643	8 753	14 269	11 575

Der Hauptvorteil, den die Eröffnung des Panamakanals bringen wird, wird somit den Vereinigten Staaten selbst zufallen. Es werden neue Linien von der Ostküste der Union nach der Westküste Nord- und Südamerikas und nach Ostasien und Australien errichtet werden, für die in erster Linie der große Konzern der I. M. M. C. in Frage kommen wird. Vielleicht wird dann durch die Einrichtung solcher neuer Linien die finanzielle Lage des Trusts sich bessern und er an Bedeutung gewinnen.

Aber auch hier hat der weitschauende Blick Ballins und Wiegands bereits Vorsorge getroffen, daß eine Zurückdrängung der deutschen Reedereien durch die Amerikaner nicht stattfinden kann. Artikel 8 des Deutsch-Amerikanischen Vertrages bestimmt, daß, wenn eine Partei eine neue Linie einrichtet, die andere berechtigt ist, sich mit einem Drittel an derselben zu beteiligen. Da die Eröffnung des Panamakanals noch in die Zeit der Wirksamkeit dieses Vertrages fällt, so wird durch diese Bestimmung von vornherein die Möglichkeit von Differenzen abgeschnitten. Richtet der Trust hier neue Linien ein, so sind die deutschen Gesellschaften berechtigt, sich mit einem Drittel am Gewinne derselben zu beteiligen[1]).

[1]) Vgl. Artikel 8 des Deutsch-Amerikanischen Vertrages auf S. 75.

Anhang

I.

Flotte der International Mercantile Marine Company.

Brutto Register Tons.

Adriatic	24 541	Cretic	13 518
Afric	11 948	Cuban	4 202
Albanian	2 930	Cufic	8 249
Alexandrian	4 467	Cymric	13 096
Almerian	2 984		
Anglian	5 532	*Delphic	8 273
Antillian	5 608	Devonian	10 435
*Aotea	5 601	Dominion	7 037
Arabic	15 801		
*Arawa	9 372	Englishman	5 257
Armenian	8 825	Etonian	6 438
Asian	5 614		
*Athenic	12 234	Finland	12 185
Atlantian	9 399	Friesland	6 409
Baltic	23 876	Georgian	5 088
Barbadian	4 502	Georgic	10 077
Belgian	3 657	Gothland	7 660
Bohemian	8 555		
Bostonian	4 668	Haverford	11 635
Bovic	6 583		
		Iberian	5 223
Caledonian	4 986	Indian	9 121
Californian	6 223	*Ionic	12 232
Cambrian	5 626	Irishman	9 510
Canada	9 413		
Canadian	9 309	Jamaican	4 502
Canopic	12 097		
Cedric	21 035	*Karamea	5 563
Celtic	20 904	Kingstonian	6 564
Cestrian	8 912	Kroonland	12 185
Cevic	8 301	*Kumara	6 034
Colonian	6 440		
Columbian	5 088	Lancastrian	5 120
*Corinthic	12 231	Lapland	18 694
Cornishman	5 749	Laurentic	14 892
		Louisianian	3 643
		Mackinaw	3 204
		Majestic	10 147

*) Im gemeinsamen Besitz mit der Firma Shaw, Saville & Albion Co. Ltd.

*Mamari	6 689
Manhattan	8 004
Manitou	6 849
Manxman	4 827
Marquette	7 057
Maryland	2 862
Massachusetts	7 913
Median	6 306
Medic	11 985
Megantic	14 878
Meltonian	6 306
Memphian	6 305
Menominee	6 919
Mercian	6 305
Merion	11 621
Mersey	1 814
Mesaba	6 833
Mexican	4 202
Michigan	8 001
Minneapolis	13 448
Minnehaha	13 443
Minnesota	3 216
Minnetonka	13 440
Minnewaska	14 317
Mobile	5 302
Montana	2 847
New York	10 799
Norseman	9 546
Oceanic	17 274
Olympic	45 000
Oxonian	6 306
*Pakeho	9 910
Persic	11 973
Philadelphia	10 786
Philadelphian	5 120
*Rangatira	7 465
Romanic	11 394
Runic	12 482
Samland	9 714
St. Louis	11 629
St. Paul	11 629
Southwark	8 607
Suevic	12 531
*Tainui	9 957
Tampican	4 833
Teutonic	9 984
Tropic	8 230
Turcoman	5 829
Vaderland	12 018
Victorian	8 825
Welshman	5 730
William Cliff	3 352
Winifredian	10 442
Yucatan	2 817
Zeeland	11 605
	1 074 960

Tenders.

Nomadic	1 260
Traffic	825
Pontic	395
Magnetic	619
Gallic	311
	1 078 370

124 Schiffe			1 078 370
6 im Bau	Titanic	45 000	
	*Waimana	8 000	
	*New Zealand Dampfer	8 000	
	Leyland Dampfer No. 1	6 300	
	„ „ No. 2	6 300	
	„ „ No. 3	6 300	79 900
130 Schiffe			1 158 270

*) Im gemeinsamen Besitz mit der Firma Shaw, Saville & Albion Co. Ltd.

II.

Amended Certificate of Organization of the International Mercantile Marine Company.

Under the Laws of the State of New Jersey.

Know all men by these presents, that we, Clement A. Griscom, William Henry Barnes, Alexander J. Cassatt, Henry H. Houston and Joseph B. Potts, of the city of Philadelphia, state of Pennsylvania, Benjamin Brewster, of the city of New York, in the state of New York, and William J. Sewell, of the city of Camden and the state of New Jersey, do hereby associate ourselves into a company under and by virtue of the provisions of the act of the legislature of the state of New Jersey, entitled „An Act Concerning Corporations", approved April 7, A. D. 1875, and the several acts amendatory thereof and supplementary thereto, for the purposes hereinafter mentioned, and we do hereby and to that end make, acknowledge and file this certificate, and we do hereby certify and set forth:

First. That the name assumed for designating the Company and to be used in its business and dealings is "International Mercantile Marine Company".

Second. That the place in this state where the principal part of the business of such Company within this state is to be conducted and transacted is Jersey City, in the county of Hudson; and the states and countries out of this state where the Company proposes to carry on portions of its business and transactions are the states of New York and Pennsylvania, and all the other states and territories of the United States and the countries of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and all the countries of Europe, and such other places and countries as the business of the Company may require; that the objects, for which this Company is formed, is the transportation for hire of passengers and mails, goods, wares, merchandise, animals and other property and materials of all kinds and nature whatsoever, to, from and between the various cities, towns and ports of the world, by means of steam or sailing vsssels; the purchase, owning, chartering and employment of steam and other vessels, and the purchase, owning and holding of shares or portions of such steam or other vessels, and of the stock, bonds and other securities of corporations of this and other states and countries; to purchase, lease, acquire and hold such real estate, buildings, warehouses, wharves, piers and easements situate either in the United States or abroad, as may be advantageous for carrying on its business; to acquire, hold and employ such lighters, steam tugs and shares of incorporated companies owning the same, as may be necessary in the said business, in the ports of the United

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8